ИСТОРІЯ
ТОРГОВЛИ И ПРОМЫШЛЕННОСТИ
ВЪ РОССІИ.

ТОМЪ II.

Выпускъ VII.

ПУТИ СООБЩЕНІЯ.

Подъ редакціей П. Х. Спасскаго.

РЕДАКЦІЯ ИЗДАНІЯ:
С.-Петербургъ, Пушкинская, 10.
1913.

ИСТОРІЯ
ТОРГОВЛИ и ПРОМЫШЛЕННОСТИ
ВЪ РОССІИ.

ТОМЪ II.

Подъ редакціей П. Х. Спасскаго.

РЕДАКЦІЯ ИЗДАНІЯ:
С.-Петербургъ, Пушкинская, 14.
1912.

Пути сообщенія въ Россіи.

ЖЕЛѢЗНЫЯ ДОРОГИ.

Развитіе сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Россіи видно изъ слѣдующей таблицы:

Годъ постройки.	НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	УЧАСТКИ ДОРОГЪ.	Длина участк. въ верст.	*)
1838	Царскосельская . .	С.-Петерб.-Павловскъ I	25	ч
1845	Варшаво-Вѣнская . . .	Варшава-Роговъ	90	к
	„	Скгерневицы-Ловичъ . .	20	„
1846	„	Ротовъ-Ченстоховъ . .	126	„
1847	Николаевская	Песербургъ-Колпино . .	24	„
	Варшаво-Вѣнская . . .	Чен тоховъ-Зомбковицы	59	„
1848	„	Зомбковицы-Грани а . .	13	„
1850	Николаевская	Тверь-В. Волочекъ . .	111	„
1851	„	Колпино-В. Волочекъ	313	„
	„	Тверь-Москва	156	„
1853	С.-Петербургъ-Варшавск.	Петербургъ-Гатчина . .	42	„
1857	Петергофская	Петербургъ-Н. Петергоф.	27	ч
	С.-Петербургъ-Варшавск.	Гатчина-Луга	86	„
1859	„	Луга-Псковъ	128	„
	Петергофская	Лигово-Красн. Село . .	11	„
	Варшаво-Вѣнская . . .	Зомбковицы-Сосновицы.	17	„
1860	С.-Петербургъ-Варшавск.	Псковъ-Вержболово . .	240	„
1861	„	Ковна-Вержболово . . .	81	„
	Грушевская	Шахматная-Аксай. . . .	63	„
	Московско-Нижегор. . .	Москва-Владиміръ. . . .	175	„
	Рига-Динабургск. . . .	Рига-Динабургъ . . .	204	ч
	Варшава-Бромбергск. .	Ловичъ-Кутно	42	„
1862	С.-Петербургъ-Варшавск.	Динабургъ-Ландварово .	178	„
	С.-Петербурго-Варшав. .	Ландварово-Ковна .	81	„
	„	Ландварово-Варшава . .	371	„
	Московско-Рязанская	Москва-Коломна	107	„
	Грязи-Царицынская . .	Волжская-Донская . . .	75	„
	Московско-Нижегород. .	Владиміръ-Н.-Новгор. .	233	„
	Московско-Ярославск. .	Москва-Сергіево	66	„
	Варшаво-Бромбергск.	Кутно-Александровъ . .	88	„
1864	Петергофская	Н. Петергофъ - Ораніенбаумъ	11	„
	Московско-Рязанская .	Коломна-Рязань	78	„
1865	Одесская	Одесса-Бирзула	176	к
	„	Бирзула-Балта	14	„
	„	Раздѣльная-Кучурганъ .	13	„
	„	Одесса-товарная-Одесса-Портъ	10	„
1866	Лодзинская фабричная .	Лодзь-Колюшки . .	26	ч
	Динабурго-Витебская . .	Динабургъ-Витебскъ . .	246	„
	Рязанско-Козловская .	Козловъ-Рязань . . .	198	„
	Варшаво-Тереспольская	Прага-Луковъ	109	„
	Московско-Курская . .	Москва-Серпуховъ . .	93	к
1867	Варшаво-Бромбергсая .	Александровъ-Цѣхоцин. .	6	ч
	Варшаво-Тереспольск. .	Луковъ-Тересполь . . .	83	„
	Одесская	Кучурганъ-Тирасполь. .	30	к
	„	Балта-Голта	110	„
	Московско-Курская . .	Серпуховъ-Тула	89	„
	Ряжско-Моршанск. . . .	Ряжскъ-Моршанскъ. . .	119	ч
1868	Одесская	Одесса-Ст. Куяльникъ .	8	к
	„	Голта-Елизаветградъ .	138	„
	Орлово-Грязская	Елецъ-Грязи	106	ч
	Шуйско-Ивановская . .	Новки-Иваново	84	„

Годъ постройки.	НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	УЧАСТКИ ДОРОГЪ.	Длина участк. въ верст.	*)
	Московско-Курская . .	Тула-Курскъ	322	к
	Орловско-Витебская . .	Витебскъ-Орелъ	489	ч
	Митавская	Торенсбергъ-Митава . .	38	„
	Курско-Кіевская . . .	Курскъ-Бровары	416	„
1869	Курско-Харьково-Азовская	Курскъ-Ростовъ	761	„
	Курско-Кіевская	Днѣпръ-Бровары	18	„
	Козлово-Воронежская .	Козловъ-Воронежъ . .	168	„
	Грязи-Борисоглѣбская .	Грязи-Борисоглѣбскъ .	196	„
	Тамбово-Козловская . .	Козловъ-Тамбовъ . . .	67	„
	Одесская	Крюковъ-Елизаветградъ	135	к
1870	Тересполь-Брестская . .	Тересполь-Брестъ . . .	7	„
	Одесская	Казатинъ-Кіевъ	152	„
	„	Жмеринка-Бердичевъ .	126	„
	„	Бирзула-Жмеринка . .	186	„
	Московско-Ярославская.	Сергіево-Ярославль . .	196	ч
	Курско-Кіевская	Днѣпръ-Кіевъ	6	„
	Орлово-Грязская . . .	Орелъ-Елецъ	183	„
	Новоторжская	Лихославль-Торжокъ .	32	„
	Рыбинско-Бологовская .	Рыбинскъ-Бологое . . .	230	„
	Тамбово-Саратовская .	Тамбовъ-Саратовъ . . .	356	„
	Харьково-Кременчугская	Полтава Кременчугъ . .	111	„
	Московско-Смоленская	Москва-Смоленскъ . . .	392	„
	Балтійская	Тосно-Балтійск. Портъ	390	„
	Московско-Рязанская .	Воскресенскъ-Егорьевскъ	22	„
	„	Луховицы-Зарайскъ . .	25	„
	Скопинская	Скопинъ-Ряжскъ . . .	44	„
	Грязи-Царицынская . .	Борисоглѣбск.-Филоново	104	„
1871	Ливенская	Верховье-Ливны	58	к
	Одесская	Тирасполь-Кишиневъ . .	66	„
	„	Жмеринка-Волочискъ .	156	„
	Шуйско-Ивановская .	Иваново-Кинешма . . .	87	ч
	Новгородская	Чудово-Новгородъ . . .	68	„
	Грязе-Царицынская . .	Филоново-Царицынъ . .	264	„
	„	Алексиково-Юрюпино .	33	„
	Харьково-Кременчугская	Харьковъ-Полтава . . .	132	„
	Поти-Тифлисская . .	Поти-Квирилы	118	„
	Московско-Ярославско-Вологодская	Александровъ-Карабаново	9	„
	Либавская	Либава-Кошедары . . .	296	„
	Смоленско-Брестская .	Смоленскъ-Брестъ . . .	632	„
	Воронежско-Ростовская	Отрожка-Шахтная . .	517	„
	Одесская	Бендеры I—Бендеры II .	2	„
1872	Московско-Ярославско-Вологодская	Урочь-Вологда	191	„
	Тамбово-Саратовская .	Саратовъ-Весенняя пр. .	3	„
	Константиновская . . .	Константиновка-Ясиноватая	48	„
	„	Ясиноватая-Еленовка .	38	„
	Харьково-Николаевская	Кременчугъ-Крюковъ. .	4	„
	Кіево-Брестская	Бердичевъ-Кривинъ . .	145	„
	Ряжско-Вяземская . . .	Скопинъ-Павелецъ . . .	25	„
	Рига-Динабургская . .	Рига-Мюльграбенъ . . .	9	„

*) Буква „ч“ въ этой графѣ обозначаетъ, что дорога построена частнымъ обществомъ: буква „к“ — казною.

Годъ постройки.	НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	УЧАСТКИ ДОРОГЪ.	Длина участк. въ верст.	
	Поти-Тифлисская	Квирилы-Тифлисъ	171	ч
	"	Михайлово-Сурамъ	4	"
	Либавская	Нововилейскъ-Минскъ	173	"
	Балтійская	Красное Село-Гатчино	21	"
1873	Риго-Динабургская	Рига-Больдераа	17	"
	Одесская	Кишиневъ-Корнешты	68	"
	Брестъ Граевская	Брестъ-Граево	199	"
	Кіево-Брестская	Кривинъ-Ковель	177	"
	"	Ковель-Брестъ	114	"
	Харьково-Николаевская	Знаменка Николаевъ	222	"
	Либавская	Минскъ-Гомель	281	"
	"	Калкуны-Радзивилишки	186	"
	"	Гомель-Бахмачъ	184	"
	Лозовс-Севастопольская	Лозовая-Александровскъ	162	"
	"	Синельниково - Нижнеднѣпровск.	39	"
	"	Синельниковск. соедин. вѣтвь	2	"
	Митавская	Митава-Муравьево	89	"
1874	Лозово-Севастопольская	Александровскъ-Симферополь	334	"
	Олесская	Ст. Куяльникъ-Н. Куяльникъ	2	"
	Новоторжская	Торжокъ-Ржевъ	96	"
	Либаво-Роменская	Бахмачъ-Ромны	74	"
	Кіево-Брестская	Здолбуново-Радзивиловъ	88	"
	Моршанско-Сызранская	Моршанскъ-Сызрань	487	"
	Ржево-Вяземская	Вязьма-Павелецъ	397	"
	"	Узловая-Елецъ	181	"
	"	Тула-Протопопово	3	"
	Тамбово-Саратовская	Вертуновская-Беково	13	"
1875	Лозово-Севастопольская	Симферополь-Севаст.	73	"
	Одесская	Корнешты-Унгены	33	"
	Ростово-Владикавказск.	Ростовъ-Владикавказъ	652	"
1876	Обводная кругомъ Варшавы	Варшава Пет.—Варшава Вѣн.	14	к
	Лозово-Севастопольская	Ново-Алексѣевка - Геническъ	14	ч
	Ряжско-Моршанская	Кензино-Ухолово	6	"
	Фастовская	Фастовъ-Знаменка	280	"
	"	Цвѣтково-Шпола	21	"
	"	Бобринская-Черкасы	33	"
	Привислинская	Ивангородъ-Луковъ	57	"
	Балтійская	Тапсъ-Юрьевъ	106	"
	Воронежско-Ростовская	Аксай-Ростовъ	24	"
1877	Бендеро-Галацкая	Бендеры-Рени	270	к
	Оренбургская	Батраки-Оренбургъ	509	ч
	Моршанско-Сызранская	Сызрань-Батраки	13	"
	Риго-Тукумская	Зассенгофъ-Бильдерлин.	13	"
	"	Бильдерлин.-Тукумъ	41	"
	Закавказская	Ріонъ-Кутаисъ	7	"
	Привислинская	Млава-Ковель	430	"
	Боровичская	Угловка-Боровичи	29	"
1878	Харьково-Николаевская	Люботинъ-Ворожба	211	"
	"	Люботинъ-Мерефа	17	"
	Новгородская	Новгородъ-Ст. Русса	89	"
	Московско-Курская	Курскъ-Курскъ гор.	5	"
	Уральская	Пермь-Екатеринбургъ	467	"
	Донецкая	Дебальцево-Хацепетовка	11	"
	"	Дебальцево-Попасная	64	"
	"	Ступки-Бахмутъ	4	"
	"	Дебальцево-Луганск.	72	"
	"	Дебальцево-Звѣрево	146	"
	"	Хацепетовка-Никитовка	16	"
	"	Хацепетовка - Гос. Байракъ	2	"
	"	Крамоторская-Попасная	78	"
1879	Донецкая	Попасная-Лисичанскъ	40	"
	"	Хацепетовка-Криничная	35	"
	"	Криничная-Ясиноватая	12	"
	Уральская	Чусовская-Солеварни	195	ч
	"	Копи-Луньевка	6	"
1880	Муромская	Ковровъ-Муромъ	103	"
	Закавказская	Баку-Сабунчи	11	"
	"	Сабунчи-Суруханы	6	"
1881	Закаспійская	Узунъ Ада-Джебелъ	54	к
	"	Джебелъ-Кизиль Арватъ	189	"
	Николаевская	Удлиненіе Бургъ-Торбино	5	ч
	Путиловская	Сортировочная-Н. Портъ	14	"
	"	Пущино-Морская прист.	10	"
1882	Обоянская	Клеймихелево-Обоянь	30	"
	Баскунчакская	Владимировка-Баскун.	49	к
	Полѣсскія	Жабинка-Пинскъ	134	"
	Донецкая	Еленовка-Маріуполь	99	ч
1883	Закавказская	Тифлисъ-Баку	515	"
	"	Самтреди-Батумъ	99	"
	Либаво-Роменская	Низковка-Корюковка	16	"
1884	Екатерининская	Ясиноватая-Синельник.	207	к
	"	Нижнеднѣпровскъ - Долинская	227	"
	"	Запорожье-Тритузная	12	"
	"	Долгинцево-Карнаватка	7	"
	Полѣсскія	Вильна-Лунинецъ	296	"
	"	Пинскъ Лунинецъ	55	"
	"	Барановичи соединит.	4	"
1885	Ивангородъ-Домбровская	Ивангородъ-Голоногъ	279	ч
	"	Скаржиско-Опочно	58	"
	"	Скаржиско-Островецъ	46	"
	"	Колюшки-Томашевъ	26	"
	"	Опочно-Томашевъ	24	"
	Полѣсскія	Лунинецъ-Сарны	91	к
	"	Сарны-Ровно	91	"
	Екатеринб.-Тюменьская	Екатеринбургъ-Тура	309	"
	"	Богдановичъ-Синарская	38	"
	Московско-Нижегород.	Гжель-Богородскъ	13	ч
1886	Полѣсскія	Лунинецъ-Гомель	282	к
	"	Бѣлостокъ-Барановичи	196	"
	Ивангородъ-Домбровская	Голоногъ-Домбров. копи.	4	ч
	Закаспійская	Кизиль - Арватъ - Аму Дарья	755	к
1887	Владикавказская	Тихорѣцкая-Екатеринодаръ	127	ч
	Брестъ-Холмская	Брестъ-Холмъ	106	к
	Сѣдлецъ-Малкинская	Сѣдлецъ-Малкинъ	62	"
	Полѣсскія	Гомель-Брянскъ	256	"
	Харьково-Николаевская	Кременчугъ-Лохвица	150	"
	Московско-Ярославско - Вологодская	Ярославль Кострома	86	ч
	Закавказская	Кутаисъ-Тквибули	41	"
	Ивангородъ Домбровск.	Стрежемишицы - Сосновицы	13	"
	"	Казиміръ-Граница	4	"
1888	Закаспійская	Аму-Дарья-Самаркандъ	346	к
	Владикавказская	Екатеринодаръ - Новороссійск.	128	ч
	Ржево-Вяземская	Ржевъ-Вязьма	116	к
	Самаро-Уфимская	Кинель-Уфа	453	"
	Харьково-Николаевская	Лохвица-Ромны	49	"
	Екатерининская	Ясиноватая-Щегловка	10	"
	"	Щегловка-Мушкетово	8	"
1889	Югозападныя	Демковка-Тростянецъ	13	ч
	"	Вапнярка-Христиновка	111	"
	Екатерининская	Криничная-Ханженкова	5	"
	Псково-Рижская	Псковъ-Рига	285	к
	Псково-Рижская	Валкъ-Юрьевъ	78	"
1890	Уфа-Златоустовская	Уфа-Златоустъ	299	"
	Рязанско-Козловская	Астапово-Данковъ	21	ч
	"	Богоявленск.-Лебедянь	84	"
	Югозападныя	Киверцы-вѣтвь	11	"
	"	Казатинъ-Умань	180	"
1891	"	Христиновка-Шпола	118	"

Годъ постройки.	НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	УЧАСТКИ ДОРОГЪ.	Длина участк. въ верст.	
1892	Джанкой-Өеодосійская .	Джанкой-Өеодосія . . .	111	к
	Самаро Златоустовская.	Златоустъ-Челябинск.	150	„
	Баскунчакская	Владимірсвка-Ахтуба . .	2	„
	Югозападныя	Жмеринка-Могилевъ . .	102	ч
	„	Слободка-Рыбница . . .	47	„
	Ириновская	Охта-Ириновка	33	„
1893	Сызрано-Вяземская . . .	Вернадовка-Земетчино .	24	к
	Шуйско-Ивановская . .	Ермолино-Середа . . .	18	ч
	С.-Петерб.-Сестрорѣцкая	Петербургъ-Озерки . .	6	„
	Екатерининская . . .	Карнаватка-Роковатая .	16	к
	Варшаво Тереспольская.	Лапы-Остроленка . . .		
	„	Малкинъ	133	„
	Уссурійская	Владивостокъ-Ник.-Ус. .	101	„
	Кіево-Воронежская . . .	Коренево-Суджа	38	ч
	„	Конотопъ-Пироговка .	92	„
	„	Круты-Пирягинъ . . .	101	„
	„	Круты-Черниговъ . . .	75	„
	Московско-Казанская .	Голутвинъ-Озеры . .	37	„
	„	Рязань-Свіяжскъ . . .	750	„
	Московско - Ярославско-Архангельская	Карабаново-Киржачъ .	19	„
	Юго-западныя	Бѣльцы-Липканы	174	„
	„	Могилевъ-Окница . .	38	„
	„	Липканы-Новоселицы . .	41	„
1894	Курско-Харьково-Азовск.	Славянскъ-Рапная .	7	к
	Закавказская	Михайлово-Боржомъ . .	27	„
	Харьково-Николаевская.	Кириковка-Ахтырка . .	16	„
	Харьково-Николаевская.	Боромля-Лебединская .	33	„
	„	Лохвица-Гадячъ	40	„
	Уссурійская	Евгеньевка-Кауль . . .	89	„
	„	Кауль-Муравьевъ Амур.	64	„
	„	Никол.-Уссур.-Евгеньев.	123	„
	Кіево-Воронежская . .	Курскъ-Воронежъ . . .	229	ч
	„	Коренево-Рыльскъ . .	22	„
	Брянское общество . .	Жуковка-Клѣтня . . .	40	„
	Рязанско-Уральская . .	Лебедянь-Елецъ . . .	74	„
	„	Тамбовъ-Камышинъ . .	444	„
	„	Ртищево-Сердобскъ	45	„
	„	Покров. Сл.-Уральскъ .	397	„
	„	Аткарскъ-Петровскъ .	56	„
	Владикавказская	Бесланъ-Петровскъ . .	250	„
	„	Минер. воды-Кисловодскъ	60	„
	Московско-Казанская . .	Зеленый долъ-Казань	34	„
	С.-Петерб.-Сестрорѣцк.	С.-Петерб.-Сестрорѣцкъ	24	„
	„	Раздѣльная-Лисій Носъ	3	„
	Юго-западныя	Рыбница-Бѣльцы . . .	115	„
	„	Луцкъ вѣтвь	2	„
	„	Постъ Одесса-Перссыпь	3	„
	„	Бѣльскъ-Гайновка .	25	„
	Московско - Ярославско-Вологодская	Мытищи-Щелково. . . .	16	„
1895	Уссурійская	Муравьевъ Амур.-Иманъ	9	к
	С.-Петербурго-Варшав. .	Ораны-Потаранцы . .	,36	к
	Закавказская	Шаропань-Чіатуры .	38	„
	Юго-западныя	Каменица-Кременецъ . .	31	к
	Екатерининская . . .	Роковатая-Калачевская.	3	к
	Ириновская	Нева-Охта	1	ч
	Рязанско-Уральская . .	Богоявленскъ-Сосновка.	79	„
	„	Ершовъ Николаевскъ	88	„
	„	Аткарскъ-Баланда . . .	75	„
	„	Петровскъ-Привольскъ .	165	„
	„	Урбахъ Александровъ Гай	173	„
	1-ое о-во подъѣздныхъ путей	Новосвѣнцяны-Поставы.	66	„
	Московско-Кіево - Воронежская	Ворожба-Хут. Михайл. .	125	„
	„	Зерново-Хут. Михайлов.	16	„
	Московско-Казанская .	Рузаевка-Пенза . . .	131	„

Годъ постройки.	НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	УЧАСТКИ ДОРОГЪ.	Длина участк. въ верст.	
	Юго-восточныя . . .	Харьковъ-Балашовъ . .	634	ч
	„	Копонище-Коротоякъ .	7	„
	„	Купянскъ-Лисичанскъ .	117	„
1896	Юго-восточныя . . .	Таловая-Бутурлиновка .	36	„
	„	Бутурлиновка-Калачъ .	51	„
	Полѣсскія	Жабинка-Брестъ . . .	21	к
	Московско-Нижегородск.	Москва-телегр. постъ .	4	„
	Сибирская	Челябинскъ-Обь	1333	„
	Уральская	Екатеринбургъ-Челябин.	226	„
	Курско-Харьково Севастопольская	Бѣлгородъ-Волчанскъ .	43	„
	„	Удлин. Джанкой-Өеодосія	1	„
	„	Полтава-Карловка . . .	44	„
	Закаспійская	Красноводскъ-Джебелъ *)	132	„
	Либаво-Роменская . .	Осиповичи-Ст. дороги .	40	„
	Ириновская	Мельничный ручей - Шереметевка	20	ч
	„	Ириновка-Борисова Грива	5	„
	Московско-Ярославско-Архангельская	Иваново-Тейково . . .	31	„
	1-ое о-во подъѣздныхъ путей	Бердичевъ-Житоміръ .	50	„
	Рязанско-Уральская . .	Саратовъ II - Переправа	12	„
	„	Князевка-Нефтяная . .	6	„
	„	Переправа-Анисовка . .	7	„
	„	Сердобскъ-Пенза . . .	102	„
	„	Ртищево-Таволжанка .	96	„
	„	Летяжевка-Турки . . .	12	„
	„	Привольская-Вольскъ. .	13	„
1897	Владикавказская	Кавказская-Ставрополь.	144	„
	„	Бештау-Желѣзноводскъ	5	„
	Московско - Кіево-Воронежская	Льговъ-Брянскъ	192	„
	„	Пирятинъ-Днѣпръ Красное	92	„
	1-ое о-во подъѣздныхъ путей	Валкъ-Перновъ	117	„
	„	Феллинъ-Майзекюль . .	42	„
	„	Поставы-Березвечъ . . .	53	„
	Юго-восточныя . . .	Елецъ-Валуйки	309	„
	„	Графская-Анна	83	„
	Моск.-Винд.-Рыбинская .	Бологое-Псковъ	334	„
	Варшаво-Тереспольская	Остроленка-Пилява . . .	124	к
	Юго-западныя	Гайновка-Бѣловѣжъ . .	21	„
	Самаро-Златоустовская.	Кротовка-Тимашево . .	7	„
	Уссурійская	Иманъ-Хабаровскъ . . .	329	„
	Харьково-Николаевская.	Карловка-Константиног.	32	„
1898	Сибирская	Обь-Красноярскъ . . .	708	„
	„	Тайга-Черемошники . .	89	„
	Привислинскія	Луковъ-Люблинъ	103	„
	Екатерининская	Верховцево-Колачевск. .	86	„
	„	Чаплино-Бердянскъ . .	195	„
	Самаро-Златоустовская.	Тимашево-Сургутъ . .	74	„
	Юго-восточныя	Луганскъ-Миллерово . .	105	ч
	Рязанско-Уральская . .	Раненбургъ-Павелецъ .	73	„
	„	Астапово-Троекурово . .	27	„
	Моск.-Винд.-Рыбинская .	Сонково-Кашинъ . . .	53	„
	Московско - Ярославско-Архангельская	Нерехта-Середа	44	„
	„	Ярославль-Рыбинскъ . .	75	„
	„	Бѣльскъ-Юрьевъ Польск.	67	„
	„	Вологда-Архангельскъ .	595	„
	Московско-Кіево - Воронежская	Мармыжи-Ливны . . .	65	„
	Московско-Казанская . .	Рузаевка-Сызрань . . .	295	„
	„	Инза-Симбирскъ	155	„
1899	Сибирская	Красноярскъ-Иннокент. .	999	к
	Забайкальская	Иннокент.-Иркутскъ . .	9	„

*) Начало Закаспійской дороги отъ Узунъ-Ада до Джебела, постройки 1881 г. разобрано въ 1896 г., почему итогъ уменьшенъ на 54 версты.

Годъ постройки.	НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	УЧАСТКИ ДОРОГЪ.	Длина участк. въ верст.	
	С.-Петербурго-Варшав.	Олита-Потаранцы	6	к
	"	Олита-Гродно	184	"
	Среднс-Азіатская	Самаркандъ-Ташкентъ	332	"
	"	Черняево-Андижанъ	305	"
	"	Горчаково-Скобелево	8	"
	Пермская	Пермь-Котласъ	812	"
	Екатерининская	Мушкетово-Доля	32	"
	Закавказская	Тифлисъ-Карсъ	279	"
	Орѣховскіи под. путь	Орѣхово-Ильин. пог.	38	ч
	Владикавказская	Тихорѣцкая-Царицинъ	501	"
	1-ое о во под. путей	Рудница-Ольвіополь	184	"
	Юго-восточныя	Попасная Никитовка	49	"
	"	Колпаково-Первозванов.	34	"
	Новозыбковскій под. п.	Новозыбковъ-Семіоновъ	56	"
	Московско-Кіево-Воронежская	Охочевка-Холпны	55	"
	"	Москва-Брянскъ	355	"
	"	Льговъ-Артаково	5	"
	"	Зикѣево-Жиздра	9	"
	Моск.-Винд.-Рыбинская	Сонково-Красн. Холмъ	30	"
	Рязанско-Уральская	Иноковка-Инжавино	38	"
	"	Данковъ-Смоленскъ	498	"
	Московское о-во п. п.	Рязань-Тумская	86	"
	Московско-Ярославско-Архангельская	Юрьевъ пол.-Тейково	77	"
	С.-Петерб.-Сестрорѣц.	Розливъ-Сестрорѣцкъ	2	"
1900	Уссурійская	Никольскъ-Уссур.—Гродеково	90	к
	Закавказская	Чіатуры-Даркветы	6	"
	Средне-Азіатская	Мервъ-Кушка	294	"
	Забайкальская	Мысовая-Китайск. раз.	781	"
	"	Иркутскъ-Байкалъ	61	"
	"	Китайск. рз. Срѣтенскъ	253	"
	Юго-западныя	Сигнаевка-Златополь	12	"
	"	Озеряны-Мизочь	9	"
	Курско-Харьково-Севастопольская	Владиславовка-Керчь	85	"
	Самаро-Златоустовская.	Бердяушъ-Бакалъ	49	"
	Владикавказская	Петровскъ-портъ-Дербентъ	121	ч
	"	Дербентъ-Баладжары	216	"
	Рязанско-Уральская	Павелецъ-Бирюлево	220	"
	"	Москва-Бирюлево	17	"
	"	Кашира-Веневъ	61	"
	Стародубскій под. путь.	Стародубъ-Унеча	32	"
	Либава-Газенпот. п. п.	Либава-Газенпотъ	45	"
	Новозыбковскій п. п.	Семіоновка-Н.-Сѣверскъ.	57	"
	Юго-восточныя	Штеровка-Криндачевка	12	"
	"	Лихая-Кривомузгинская.	302	"
	"	Графская-Рамонь	16	"
	1-ое О-во под. путей	Бердичевъ-Калиновка	68	"
	"	Холоневская-Семки	40	"
	"	Калиновка-Гайворонъ	205	"
	"	Гуменное-Винница	15	"
	Московско-Ярославско-Архангельская	Безкудниково-Савелово	112	"
1901	Харьково-Николаевская.	Користовка-Пятихатки	69	к
	"	Константиноградъ-Лозовая	90	"
	Пермская	Калино-Лысьвинск. зав.	20	"
	Курско-Харьково-Севастопольская	Волчанскъ-Купянскъ	105	"
	Екатерининская	Кривой Рогъ-Николо-Козельскъ	29	"
	Средне-Азіатская	Каганъ-Бухара	12	"
	Юго-западныя	Бирзула-Побережье	5	"
	Забайкальская	Китайскій раз.-Граница.	321	"
	1-ое О-во под. путей	Н. Свѣнцяны-Поневѣжъ.	136	ч
	"	Дохно-Чечельникъ	12	"
	"	Феллинъ-Ревель	141	"
	"	Алленкюль-Вейсенштейнъ	12	"
	Бѣлгородъ-Сумская	Басы-Ракитное	80	ч
	"	Ракитное-Бѣлгородъ	59	"
	Лодзинск. электр. путь	Лодзь-Згержъ	8	"
	"	Лодзь-Пабіаницы	10	"
	Московско Казанская	Кустаревка-Заметчино	96	"
	"	Тимирязево-Н.-Новгор.	284	"
	Владикавказская	Кавказская-Екатеринод	127	"
	Моск.-Винд.-Рыбинская	Дно-Новосокольники	165	"
	"	Москва-Зиланъ	740	"
	"	Тукумъ-Виндава	103	"
	Московское о-во п. п.	Тумская-Владиміръ	110	"
	Московско-Кіево-Воронежская	Кіевъ-Полтава	315	"
1902	Закавказская	Боржомъ-Бакурьянги	37	к
	"	Александрополь-Эривань.	145	"
	Московско-Ярославско-Архангельская	Москва-Безкудниково	10	"
	Юго-Западныя	Кіевъ-Ковель	418	"
	Риго-Орловская	Витебскъ-Жлобинъ	263	"
	Мелекесскій п. п.	Часовня-Мелекесъ	86	ч
	Юго-Восточныя	Никитовка-Очеретино	44	"
1903	Забайкальская	Танхой-Мысовая	54	к
	"	Гр. Имперіи-Манчжурія	20	"
	Уссурійская	Гродеково-Пограничная	24	"
	Варшаво-Вѣнская	Варшава-Калишъ	238	ч
	Лодзинская-фабричная	Слотвины-Лодзь	34	"
	"	Видзевъ-Лодзь	14	"
	Лифляндскіе п. п.	Валкъ-Штокмансгофъ	197	"
	Гербы-Келецкая	Гербы-Ченстоховъ	16	"
	"	Страдомъ-Гантке	5	"
	"	Островы-Бляховня	2	"
	С.-Петерб-Сестрорѣцкая	Сестрорѣцкъ Дюны	4	"
1904	С.-Петерб.-Варшавская	Пыталово-Сита	63	к
	Закавказскія	Дарквети-Сахчери	6	"
	Екатерининская	Долгинцево-Кичкасъ	164	"
	"	Караванная-Иловайская.	33	"
	"	Александровскъ-Волноваха	224	"
	"	Иловайская-Чернухино	80	"
	"	Апостолово-Николо-козельск.	40	"
	Петроков.-Сулеев. п. п.	Петроковъ-Сулеевъ	14	ч
	Варшавскій п. п.	Яблонна-Ваверъ	25	"
	Московско-Винд.-Рыбин.	Царское Село-Дно	208	"
	"	Новосокольники-Витебск.	140	"
	"	Зиланъ-Тукумъ	1[illegible]3	"
	Гроецкій п. п.	Варшава-Гора Кальварія	31	"
	"	Пясечно-Голковъ	3	"
1905	Ташкентская	Оренбургъ-Кубекъ	946	к
	Забайкальская	Слюдянка-Танхой	101	"
	"	Байкалъ-Слюдянка	89	"
	Балтійская	Кегель-Гапсаль	73	"
	Самаро-Златоустовская.	Вязовая-Кат. Иван. зав.	34	"
	Московско-Курская	Глазуновка-Дьячье	34	"
	Моск. Общество п. п.	Тула-Лихвинъ	105	ч
1906	Ташкентская	Кубекъ-Ташкентъ	790	к
	Николаевская	Обухово-Вологда	551	"
	"	Званка-Гостинополье	12	"
	Привислинскія	Андреевцы-Сѣдлецъ	175	"
	"	Андреевцы-Волковыскъ	8	"
	Либаво-Роменская	Ст. Дороги-Верхутино	18	"
	Сѣверная	Вологда-Вятка	594	"
	Петроковъ-Сулеев. п. п.	Сулеевъ-Тартакъ	2	ч
	Богословская	Горобдагодатская Надеж. зав.	182	"
	Варшаво-Вѣнская	Калишъ-Щипіорно	3	"
1907	Харьково-Николаевская	Херсонъ-Николаевъ	58	к
	Николаевская	Бологое-Волковыскъ	842	"
	"	Гродно-Мосты	55	"
	Либаво-Роменская	Верхутино-Урѣчье	10	"

Годъ постройки.	НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	УЧАСТКИ ДОРОГЪ.	Длина участк. въ верст.	
	Московско-Винд.-Рыбин.	Вырица-Поселокъ . . .	6	ч
	Марковск. п. п. . . .	Варшава-Радиминъ . .	18	„
	Рязанско-Уральская . .	Красный Кутъ-Бузанъ .	478	„
	Москов.-Кіево-Воронеж.	Навля-Зерново	75	„
	„	Терещенская - Хут. Михаилов.	42	„
1908	Закавказскія	Улунханлу-Джульфа . .	177	к
	Полѣсскія	Люща Каналъ	28	к
	Ковель-Владим.-Волын. .	Ковель-Владимиръ В. .	54	„
	Екатерининская . . .	Кичкасъ-Александр. . .	12	„
	Николаевская	Московская Окружн. . .	51	„
1909	Пермская	Пермь II - Кунгуръ Екатеринбургъ	367	„
	Рязанско-Уральская . .	Бузанъ-Астрахань . . .	40	ч

Годъ постройки.	НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	УЧАСТКИ ДОРОГЪ.	Длина участк. въ верст.	
1910	Сибирская	Удлиненіе линіи	8	к
	Пермская	Н.-Тагилъ-Н.-Салда . .	50	к
	Забайкальская	Нерчинскъ-Нерч. гор. .	10	к
1911	Кувшинов. под. путь . .	Ст. Торжокъ-Кувшиново.	55	ч
	Гербы-Кѣлецкая	Ганткс-Кѣльцы	102	ч
	Ейская	Сосыка-Ейскъ	135	ч
	Владикавказская . . .	Батайскъ-Азовъ	29	ч
	Сѣверо-Донецкая . . .	Льговъ-Радаково . . .	503	ч
	„	Основа-Харьковъ . . .	11	ч
	„	Лиманъ-Краматорск. .	17	ч
	Полѣсскія	Василевичи-Хойники .	42	к
	Либаво-Роменская . . .	Вереицы-Гродзянка . .	32	к
	„	Жорновка-Завишинъ .	17	к
	Волго-Богульминская. .	Мелекесъ-Богульма . .	254	ч
	Всего къ 1 му декабря 1911 года		62910	—

Первая желѣзная дорога въ Россіи—*Царскосельская*— построена почти одновременно съ появленіемъ желѣзныхъ дорогъ на Западѣ.

Въ 1834 г. пріѣхалъ въ Россію профессоръ Вѣнскаго Политехническаго Института инженеръ Францъ-Антонъ фонъ---Герстнеръ. Путешествуя по Россіи, по дѣламъ горнаго вѣдомства, Герстнеръ пришелъ къ убѣжденію, что Россія, столь обширная по своей территоріи, болѣе всякаго другого государства нуждается въ желѣзныхъ дорогахъ. 6 Января 1835 г. онъ обратился съ докладной запиской къ Государю Николаю Павловичу, въ которой, излагая пользу введенія въ Россіи рельсовыхъ путей сообщенія, въ особенности между Петербургомъ, Москвой, Нижнимъ-Новгородомъ и Казанью, испрашивалъ Высочайшее соизволеніе на предоставленіе ему привиллегіи для постройки повсемѣстно въ Россіи желѣзныхъ дорогъ въ теченіи 20 лѣтъ. Предложеніе это, однако, было отклонено, но зато Герстнеру предоставлено право образовать особое общество для постройки въ видѣ опыта желѣзной дороги отъ С.-Петербурга черезъ Царское Село до Павловска, каковымъ правомъ Герстнеръ и не замедлилъ воспользоваться. 15 Апр. 1836 г. обнародовано Высочайше утвержденное «Положеніе объ учрежденіи общества акціонеровъ для сооруженія желѣзной дороги отъ С.-Петербурга до Царскаго Села съ продолженіемъ до Павловска».

По ст. I этого положенія компанія получала «исключительное право па постройку дороги съ тѣмъ, чтобы въ продолженіи 10 лѣтъ по выдачѣ привиллегіи никто не имѣлъ права строить на означенномъ разстояніи подобной дороги, а по минованіи тѣхъ 10 лѣтъ устроенная компаніею дорога оставалась бы ея собственностью» (т. е. на неопредѣленное время). 12 Августа 1837 г. Высочайше утвержденъ уставъ «Общества Царскосельской желѣзной дороги» съ основнымъ капиталомъ въ $3^1/_2$ мил. руб. ассигнац. (17.500 акцій). Учредителями Общества помимо Герстнера состояли: графъ Алексѣй Алексѣевичъ Бобринскій, негоціанты: Бенедиктъ Крамеръ и Иванъ Конрадъ Плитъ.

Работы по постройкѣ дороги, начатыя весною 1836 года, производились подъ руководствомъ и наблюденіемъ самого фонъ Герстнера. Къ концу Сентября 1837 г. работы были окончены, но паровозы изъ за границы еще не прибыли, почему рѣшено было производить движеніе вагоновъ конною тягою, открытіе каковаго и послѣдовало 27 Сентября того же года. Въ Октябрѣ мѣсяцѣ прибылъ первый паровозъ Гакфорта, а вслѣдъ затѣмъ прибыли паровозы Стефенсона и Кокериля.

30 Октября прослѣдовалъ первый поѣздъ отъ Петербурга до Царскаго Села при помощи паровозовъ, затѣмъ движеніе это стало производиться по воскреснымъ и праздничнымъ днямъ. 30 Января 1838 г. установлено ежедневное отправленіе, при чемъ по будничнымъ днямъ движеніе производилось конною тягою. 4 Апрѣля конная тяга замѣнена паровозами и движеніе открыто по всей линіи до Павловска.

Францъ-Антонъ фонъ-Герстнеръ.

Весь порядокъ движенія на новой дорогѣ установленъ самимъ фонъ Герстнеромъ. На первыхъ пробныхъ паровозахъ онъ же исполнялъ обязанности машиниста. Такимъ образомъ фонъ Герстнеръ является инціаторомъ постройки желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, первымъ строителемъ, первымъ кондукторомъ и первымъ машинистомъ.

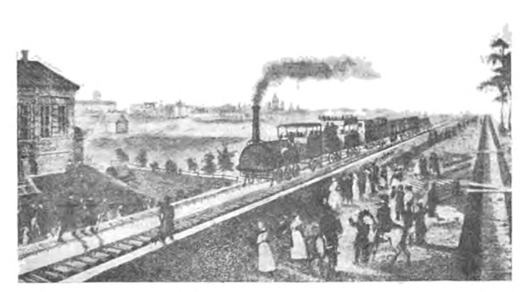
Въ 1839 г. утверждено положеніе о постройкѣ второй въ нашемъ отечествѣ желѣзной дороги *Варшаво-Вѣнской* отъ—Варшавы до Австрійской границы по направленію къ Освѣнциму. Работы по постройкѣ дороги начались въ томъ же 1839 г. подъ главнымъ наблюденіемъ инженера Станислава Высоцкаго. Въ виду невозможности найти въ Царствѣ Польскомъ достаточные капиталы для осуществленія предпріятія, учредители общества В.-В. ж. д. старались привлечь къ участію въ дѣлѣ иностранныхъ капиталистовъ. Однако попытки эти по причинѣ ухудшенія къ тому времени заграничныхъ рынковъ успѣха не имѣли и Общество Вар.-В ж. д., исполнивъ значительную часть работъ, 31 Мая 1842 г. должно было отказаться отъ ея окончанія.

Въ Октябрѣ 1843 г. послѣдовалъ Высочайшій указъ о дальнѣйшемъ продолженіи дороги средствами Правительства, при чемъ Правительство возвратило Обществу затраченный имъ капиталъ съ приплатою 4%. Затративъ еще 4 мил. руб. сер. казна въ 1848 г. окончила дорогу. Эксплоатація ея казною производилась, однако, настолько неудачно, что дорога давала одинъ убытокъ. Въ 1857 г. дѣло дошло до того, что для приведенія дороги въ соотвѣтствующій потребностямъ эксплоатаціи видъ, потребовалось не менѣе 4 мил руб.

Въ виду этого эксплоатація дороги передана въ руки частныхъ компаній, для каковой цѣли были образованы два акціонер. общества: Варшаво-Вѣнской и Варшаво-Бромбергской дорогъ *), уставы которыхъ утверждены 28 Сент. 1857 г. Учредителями этихъ обществъ состояли: Германъ Эпштейнъ, Карлъ Августъ Мильде, Гр. Андрей Ренаръ, Бар. Германъ Мушвицъ. Основной капит. обществъ былъ опредѣленъ въ общей сложности въ 10 мил. руб., при чемъ акціонеры внесли лишь 60%, а 40% образовали правительственную часть, такъ какъ сооруженія дороги были оцѣнены въ 4 мил. руб.; на эту сумму общества обязались выплачивать ежегодно Правительству около 6%.

Общества вступили въ управленіе дорогою 1-го Ноября 1857 г. и благодаря умѣлой постановкѣ дѣла сразу значительно подняли доходность дороги. Такъ чистый доходъ 1856 года (послѣдній годъ правительственной эксплоатаціи) опредѣлился въ 175 тыс. руб., а въ 1858 г. онъ достигъ 509 тыс. руб., т. е. почти утроился. Цифры эти ясно показываютъ, насколько тогда было несовершенно правительственное управленіе дороги.

Николаевская ж. д. всецѣло обязана своимъ возникновеніемъ непреклонной волѣ Императора Николая I. Когда въ 1842 г. возникъ вопросъ о соединеніи столицъ непрерывнымъ рельсовымъ путемъ,



Первый поѣздъ Царскосельской ж. д.

*) Въ 1890 г. соединены въ одно „Общество Варшаво-Вѣнской дороги“.

то Комитетъ Министровъ значительнымъ большинствомъ голосовъ призналъ постройку желѣзной дороги между Петербургомъ и Москвой невозможной и безполезной. Главноуправляющій путями сообщенія графъ Толь находилъ, что „мѣстныя трудности при переходѣ болотъ въ Новгородской губ. и Валдайскихъ возвышенностей будутъ непреодолимы, а если бы даже дорогу и удалось построить, то наши морозы и снѣга будутъ препятствовать движенію по ней.“ Министръ Финансовъ гр. Канкринъ говорилъ, что СПБ.-Московская ж. д. „не составляетъ предмета естественной потребности, а только искуственную надобность и роскошь, она усилитъ наклонность къ ненужному передвиженію съ мѣста на мѣсто, выманивая при этомъ излишнія со стороны публики издержки».

Медаль выбитая въ память постройки Царскосельской ж. д.

Тѣмъ не менѣе, когда 1-го февраля 1842 г. происходило въ присутствіи Государя послѣднее засѣданіе Комитета Министровъ по этому поводу, Государь рѣшительно заявилъ, что находитъ вполнѣ возможнымъ устройство желѣзной дороги между столицами и повелѣлъ немедленно приступить къ ея сооруженію. Того же числа послѣдовалъ Высочайшій указъ, въ которомъ говорилось: «Признавъ за благо даровать Отечеству нашему сообщеніе, котораго устроеніе хотя и сопряжено съ значительными расходами, но обѣщаетъ Государству выгоды многоразличныя и соединитъ обѣ столицы какъ бы воедино, мы положили возвести желѣзную дорогу отъ С.-Петербурга до Москвы, и по примѣру другихъ державъ, возвести оную на счетъ казны, дабы удержать постоянно въ рукахъ Правительства и на пользу общую сообщеніе, столь важное для всей промышленной и дѣятельной жизни Государства».

Для завѣдыванія сооруженіемъ С.-Петербурго-Московской *) ж. д. былъ учрежденъ особый Комитетъ подъ предсѣдательствомъ Наслѣдника Цесаревича.

Въ томъ же 1842 г. были произведены изысканія проектируемой дороги, которыя производились по двумъ направленіямъ: 1) по прямому — черезъ В. Волочекъ **) и 2) по окружному—черезъ Новгородъ. Въ виду возникшихъ въ Комитетѣ разногласій, который изъ двухъ варіантовъ слѣдуетъ предпочесть, Николай I положилъ слѣдующую резолюцію: «дорогу устроить по прямому направленію, ибо не нахожу ни одной уважительной причины вести ее на Новгородъ».

Для распоряженія по сооруженію дороги и вообще для управленія и исполненія всего, до желѣзныхъ дорогъ относящагося, въ Главномъ Управленіи Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій образованъ особый «Департаментъ желѣзныхъ дорогъ».

Главное Управленіе приступило къ сооруженію дороги среди всеобщаго недовѣрія къ пользѣ этого предпріятія, не имѣя ни достаточнаго числа техниковъ, ни заводовъ для оборудованія дороги необходимыми принадлежностями. Большую часть матеріаловъ и принадлежностей для дороги приходилось выписывать изъ за границы, такъ какъ русскіе заводы, несмотря на выгодныя условія, далеко не были въ состояніи доставить всего потребнаго количества матеріаловъ для сооруженія и эксплоатаціи дороги. Даже рельсы были выписаны изъ за границы; образовавшееся для доставленія рельсовъ Общество Русскихъ Горнозаводчиковъ за періодъ времени до 1850 г. едва успѣло доставить до 50 тыс. пуд. рельсовъ.

Постройка дороги была начата въ іюнѣ 1843 г. Открытіе движенія производилось участками. Въ 1850 г. дорога была открыта на протяженіи отъ

*) Названіе Николаевской она получила 8-го Сентября 1855 г. Въ Высочайшемъ повелѣніи по этому поводу было сказано: путь этотъ по своему устройству „достоинъ нести Имя Высочайшаго Основателя его“.

**) Съ этой цѣлью была даже сдѣлана попытка, правда не увѣнчавшаяся успѣхомъ, найти просѣку по совершенно прямому направленію сдѣланную еще Петромъ Великимъ. Послѣдній уже предвидѣлъ важное значеніе кратчайшаго пути между столицами.

Петербурга до ст. Бологое и между Тверью и В. Волочкомъ.

Вотъ какъ описываетъ А. Штукенбергъ *) открытіе паровознаго движенія по послѣднему участку:

„При первомъ проѣздѣ на парахъ по рельсамъ изъ В. Волочка въ Тверь на Вышневолоцкой станціи собралось много народа. Многіе изъ зрителей просили позволенія прокатиться по чугункѣ; для нихъ была прицѣплена платформа и она мигомъ наполнилась любопытными. Инженеры помѣстились частью на другой платформѣ, частью на паровозѣ и тендерѣ. Поѣздъ былъ очень короткій. Наконецъ паровозъ просвисталъ сигналъ, открыли регуляторъ и поѣздъ пошелъ шипя и стуча. Народу представилось невиданное дотолѣ зрѣлище; впечатлѣніе было невыразимо сильное. Мы летѣли все быстрѣе и быстрѣе, увѣренные, что рельсы лежатъ на мѣстѣ твердо и ровно и что мосты благонадежны".

„Случайные спутники изъ простого народа объясняли движеніе поѣзда тѣмъ, что бѣсовскую силу зачурали въ котлѣ, такъ что ей нѣтъ выхода и она по неволѣ работаетъ; на пути и на станціяхъ и въ особенности около селеній стояли по сторонамъ дороги толпы зѣвакъ. У деревни Перелѣсовой три старыхъ бабы, махая руками, неистово кричали и кривлялись въ какой то дикой пляскѣ, желая напугать и прогнать бѣса изъ родимыхъ мѣстъ. Собаки близъ деревни забѣгали на путь впереди поѣзда, облаивая его, какъ лошадей: нѣкоторыя изъ нихъ попадали подъ колеса, другія же отбрасывались въ стороны метельниками паровоза".

„На каждой станціи поѣздъ останавливался для набора дровъ и воды. Съ замираніемъ сердца проѣхали мосты черезъ Тверцу и Волгу, которымъ еще не было сдѣлано испытаній нагрузкою и наконецъ прибыли въ Тверь".

18 августа 1851 г. пришелъ изъ Петербурга въ Москву первый поѣздъ, на которомъ прибылъ Государь Императоръ съ Августѣйшей фамиліей, для присутствія на праздновaніи двадцатипятилѣтія со дня Священнаго Коронованія Ихъ Величествъ.

Открытіе дороги для пассажирскаго и грузового движенія состоялось 1-го ноября 1851 г. Такимъ образомъ дорога строилась около 8 лѣтъ. Медленность постройки объясняется естественными условіями мѣстности, новизною дѣла, а главнымъ образомъ денежными затрудненіями.

По первоначальной смѣтѣ предполагалось, что дорога будетъ стоить отъ 40 до 50 мил. руб.; средства для постройки рѣшено было пріобрѣтать путемъ займовъ; займами же долженъ былъ покрываться первоначально платежъ процентовъ и погашенія, а по окончаніи постройки изъ доходовъ дороги. Однако доходы дороги въ первое время оказались настолько незначительными, что уплата %% по займамъ могла быть производима только при посредствѣ новыхъ займовъ. Когда въ 1857 г. подвели итоги всѣхъ займовъ, то оказалось, что ихъ сдѣлано всего на 99,963 т. руб. номинальнаго капитала, въ дѣйствительности же поступило 93,948 т. р. мет.; изъ этой суммы собственно на сооруженіе дороги пошло 66.854 т. р. *). Доходы же дороги въ сравненіи съ огромными затратами на нее были крайне незначительны: такъ въ 1859 г. дох. 9.095 т. р., расх. 6.632 т. р., чист. дох. 2.462 т. р., въ 1863 г. дох. 9.701 т. р., расх. 4.899 т. р., чист. дох. 4.802 т. р.

Вопросъ объ убыточности Николаевской жел. дор. послужилъ предметомъ особаго обсужденія въ Комитетѣ Финансовъ. Комитетъ, полагая, что доходы дороги особенно еще при большемъ накопленіи долга врядъ ли „когда либо могли быть достаточны на покрытіе ежегодныхъ по этому долгу платежей" постановилъ всѣ займы, сдѣланные для Николаевской дороги, причислить къ долгамъ Государственнаго Казначейства, платежи по нимъ ежегодно вносить въ смѣту, а доходъ дороги ставить по государственнымъ росписямъ въ приходъ.

Опытъ постройки Николаевской ж. д., значительные займы, заключенные Правительствомъ съ этой цѣлью, медленность постройки и убыточность эксплоатаціи утвердили въ Обществѣ мнѣніе, что дѣло постройки желѣз. дорогъ не мыслимо для частныхъ лицъ, а потому частныхъ предпринимателей для постройки дорогъ въ то время не находилось. Между тѣмъ развитіе желѣзнодорожной сѣти на Западѣ ясно указывало на ту роль, какую эти пути должны играть въ общемъ развитіи человѣчества. У насъ же въ Россіи при нашихъ огромныхъ пространствахъ онѣ были уже и въ то время положительно необходимы. Поэтому Правительство, не взирая на огромныя жертвы имъ принесенныя для Николаевской ж. д. рѣшило продолжать дѣло постройки, почему 15 февраля 1851 г. состоялось Высочайшее повелѣніе о постройкѣ *С.-Петербурго-Варшавской* ж. д. также на счетъ Правительства.. Трудно понять, почему выборъ Правительства остановился именно на этой дорогѣ, такъ какъ эконо-

*) Очерки сооруженія и эксплоатаціи Николаевской жел. дор.

*) Въ общемъ постройка Николаевской дороги обошлась въ 152,5 т. мет. руб. на версту, каковая сумма является необычайно высокой даже для того времени.

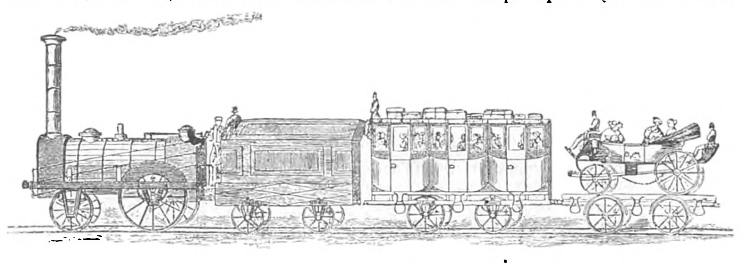
мическія и стратегическія выгоды требовали постройки ж. д. изъ Москвы далѣе къ югу къ Черному и Азовскому морямъ. Впрочемъ на постройку этой линіи израсходовано лишь 18 мил. руб.; въ 1853 г. въ виду разразившихся военныхъ дѣйствій дальнѣйшія работы пріостановились. Къ этому времени на дорогѣ были произведены слѣдующія работы: совершенно готовъ участокъ Петербургъ—Гатчина, на которомъ въ томъ же году открылось движеніе, на участкѣ Гатчина—Луга готовы мосты и земляное полотно; на остальныхъ участкахъ начаты лишь земляныя работы.

Крымская война вскрыла такіе безпорядки въ казенномъ хозяйствѣ, что въ обществѣ появилось всеобщее убѣжденіе о невозможности правительственной инціативы въ дѣлѣ постройки ж. д. Само Правительство, казалось, прониклось увлеченіемъ общества; по крайней мѣрѣ со времени Крымской кампаніи и вплоть до конца восьмидесятыхъ годовъ правительственная иниціатива въ дѣлѣ сооруженія желѣзныхъ дорогъ почти вовсе отсутствуетъ.

Вѣроятно подъ вліяніемъ этого настроенія образовалось «*Главное Общество Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ*», уставъ коего утвержденъ 26 января 1857 г. Учредителями этого Общества состояли банкиры: Штиглицъ (СПБ.), Френкель (Варшава), бр. Берингъ (Лондонъ), Мендельсонъ (Берлинъ) и др. Капиталъ общества опредѣленъ въ 275 мил. р.; на него Правительство дало гарантію въ 5%. Общество обязалось выстроить 4 линіи: 1) СПБ.-Варшавск. (уже начатую постройкою отъ казны, при чемъ казна уступила Обществу всѣ сдѣланныя сооруженія за 18 мил. руб., каковыя были зачислены долгомъ за Обществомъ). 2) Московско-Нижегородскую, 3) Московско-Феодосійскую и 4) Либавскую (Либава—Орелъ или Либава—Курскъ). Такимъ образомъ Общество обязалось строить магистральныя линіи, проведеніемъ которыхъ обусловливалось дальнѣйшее развѣтвленіе цѣлой сѣти ж. д. Въ указѣ 28 янв. 1857 г., которымъ учреждалось Главное Общество, обращеніе къ иностранной промышленности мотивируется необходимостью «воспользоваться значительною опытностью, пріобрѣтенною при устройствѣ многихъ тысячъ верстъ желѣзныхъ дорогъ на Западѣ Европы». Главному Обществу помимо гарантіи на акціи была дана другая важная льгота, именно—никто не могъ безъ согласія Общества строить желѣзнодорожныхъ линій, которыя бы соприкасались съ линіями Главнаго Общества.

Центромъ распорядительной дѣятельности Общества являлся комитетъ въ Парижѣ. Для исполненія предпріятія Общество пригласило почти на всѣ должности французскихъ инженеровъ, техниковъ и пр., главное же распоряженіе поручило французскому инженеру дорогъ и мостовъ Колиньону съ званіемъ главнаго директора.

Дѣла Общества пошли очень неудачно. Акціонернаго капитала удалось собрать только 75 мил. руб., да и тотъ по истеченіи года оказался израсходованнымъ. Въ 1858 г. были выпущены облигаціи на 35 мил. руб. съ гарантіей Правительства $4^{1}/_{2}\%$; вырученныя деньги скоро также оказались израсходованными. Такіе расходы, совершенно не входившіе въ программу Главнаго Общества, зависѣли отъ значительнаго превышенія дѣйствительной стоимости постройки дорогъ противъ смѣтныхъ предположеній; такъ постройка СПБ.-Варш. ж. д. обошлась въ 104 т. р. верста (на 57% болѣе предположенной); Московско-Нижегородской 88 тыс. руб. (на 41% болѣе предположенной).



Видъ первоначальныхъ поѣздовъ Царскосельской ж. д.

Почему дороги эти, сооруженныя такими знатоками дѣла, каковыми являлись тогда французскіе инженеры, стоили очень дорого—вопросъ спорный. Одни изъ изслѣдователей (Головачевъ) предполагаютъ, что приглашенные обществомъ французскіе инженеры мало стѣснялись въ расходахъ и транжировали обществен-

ныя деньги, какъ свои собственныя, вдобавокъ они совершенно не были знакомы съ условіями мѣстнаго рынка и платили за все въ тридорога, допустили массу злоупотребленій при постройкѣ и пр.; другіе-же изслѣдователи (Бліохъ), не отрицая многихъ промаховъ французскихъ инженеровъ, значительную долю вины видятъ въ дѣйствіяхъ инженеровъ и чиновъ Министерства Путей Сообщенія, которые, будучи устранены отъ постройки, ставили всяческія препятствія своимъ французскимъ собратьямъ.

Къ 1861 г. рессурсы Общества вновь изсякли, а между тѣмъ оно не достроило и 2-хъ линій СПБ.-Варшавской и Нижегородской. Выпущенныя въ 61 г. $4^{1}/_{2}\%$ облигаціи не могли найти себѣ помѣщенія, такъ какъ условія нашего денежнаго рынка въ эту пору значительно измѣнились къ худшему, да и кредитъ Главнаго Общества сильно палъ во мнѣніи публики.

При такихъ условіяхъ Обществу не оставалось другого выхода, какъ обратиться къ помощи Правительства, которое и не замедлило придти на помощь Обществу. Былъ выработанъ новый уставъ, Высочайше утвержденный 2 ноября 1861 г. По этому уставу Общество освобождалось отъ обязательства строить Ѳеодосійскую и Либавскую линіи; произведенные на изысканія этихъ линій расходы въ суммѣ 6 мил. р. пошли въ зачетъ долга казнѣ, за работы послѣдней на СПБ.-Варшавской дорогѣ (въ размѣрѣ 18 мил. р.). Помимо того, для продолженія этой послѣдней линіи и Нижегородской выдано сначала 28 мил. р., затѣмъ еще 6 мил. субсидіи. Суммы эти должны были погашаться изъ чистыхъ прибылей Общества. Срокъ концессіи опредѣленъ въ 85 лѣтъ, считая съ 1 января 1867 г.

Послѣ этого Главное Общество къ концу 62 г. закончило линіи Варшавскую и Нижегородскую.

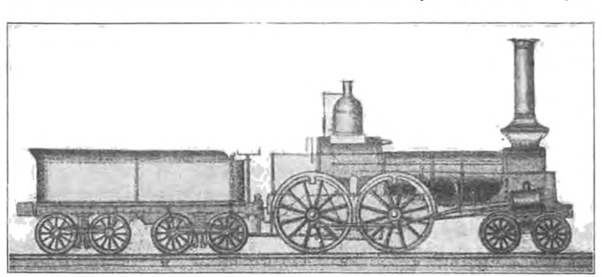
Не смотря на ссуду, данную Главному Обществу, не смотря на сдѣланныя льготы, пособіе Правительства оказалось недостаточнымъ и долгъ Общества Правительству возросъ къ 1867 г. до 47.238 тыс. руб., независимо отъ уплаты % % по гарантіи, на что Правительствомъ употреблено около 32 мил. руб.

Съ цѣлью поправленія своего финансоваго положенія Главное Общество еще въ 1861 г. обратилось къ Правительству съ предложеніемъ о покупкѣ Николаевской ж. д., но безуспѣшно. Намѣреніе Общества удалось лишь въ 1867 г., когда Правительство само рѣшило продать Николаевскую ж. д. въ частныя руки. Поводомъ къ такому рѣшенію послужило плачевное состояніе нашихъ финансовъ. Нѣсколько лѣтъ подъ рядъ бюджетъ сводился съ дефицитомъ, на постройку же новыхъ линій, продолженіе старыхъ, а также для платежей по желѣзнодорожнымъ займамъ требовалось ежегодно около 30 мил. руб. При такихъ обстоятельствахъ Министерство Финансовъ 3 февраля 1867 г. предложило продать Николаевскую ж. д. въ частныя руки и изъ вырученной суммы образовать фондъ, изъ котораго должны были черпаться средства для сооруженія новыхъ линій. Минист. Пут. Сообщ., однако, этотъ проэктъ отклонило. Тѣмъ не менѣе продажа дороги была рѣшена въ принципѣ. Съ этою цѣлью Правительство вело переговоры съ представителями Главнаго Общества. Результатомъ переговоровъ явилась, однако, не продажа дороги, а проэктъ договора о новомъ государственномъ займѣ въ видѣ выпуска отъ имени Правительства облигацій Николаевской ж. д., указъ о выпускѣ каковыхъ и обнародованъ 18 іюля 1867 г. Условія выпуска займа оказались крайне неблагопріятными для Правительства. Заемъ выпущенъ на 75 мил. мет., но отъ реализаціи его получилось только $58^{3}/_{4}\%$ чистыми деньгами; заемъ долженъ погашаться въ 84 ежегодныхъ тиража по номинальной цѣнѣ. Заемъ однако не исключилъ вопроса о продажѣ Николаевской дороги. Теперь конкурентами Главному Обществу явилась компанія, состоящая изъ 58 важнѣйшихъ московскихъ фирмъ. Въ концѣ концовъ 1 сентября 1868 г. Николаевская ж. д. была передана Главному Обществу на слѣдующихъ условіяхъ: дорога передается на 84 года т. е. до 1952 г.; для исправленія дороги Правительство даетъ $13^{1}/_{4}$ мил. р. въ безвозвратное пособіе; Главное Общество обязуется вносить изъ чистаго дохода для уплаты % % и погашенія по облигаціямъ ежегодно 7,2 мил. руб., но если чистаго дохода не хватитъ, то Правительство недостающую сумму вноситъ отъ себя; начиная съ 1-го сентября 1888 г. Правительство имѣло право взять линію въ свои руки, но за это оно должно было выплачивать вплоть до 1952 г. ежегодно сумму, равную той долѣ чистаго дохода Николаевской ж. д., которая причиталась на долю акціонеровъ въ среднемъ за 5 лучшихъ изъ 7 послѣднихъ передъ отобраніемъ дороги лѣтъ.

Такимъ образомъ для поправленія своего финансоваго положенія казна продала дорогу, а Главное Общество для той же цѣли купило дорогу. Ясно, что при подобной комбинаціи одна изъ сторонъ должна была прогадать. Прогадало во всѣхъ отношеніяхъ Правительство, такъ какъ не трудно видѣть, насколько вышеизложенныя условія были для него невыгодны. Только всеобщимъ въ то время убѣжденіемъ въ невозможности казенной эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ и можно объяснить подобную нецѣлесообразную передачу.

Главное Общество владѣло Николаевскою дорогою вплоть до 1894 г., когда всѣ его линіи были взяты въ казну.

Хотя, какъ это видно на примѣрѣ Главнаго Общества, опытъ постройки желѣзныхъ дорогъ частными предпринимателями оказался далеко не блестящимъ, тѣмъ не менѣе надобность въ подобныхъ путяхъ сообщенія была настолько значительна, что желѣзныя дороги продолжали понемногу строиться и при томъ исключительно на средства частныхъ лицъ. Къ 61 — 63 г.г. относится постройка Риго-Динабургской и Московско-Рязанской дороги.



Типъ первыхъ пассажирскихъ паровозовъ С-Петербурго-Московской ж. д.

Риго-Динабургская линія. Проэктъ Главнаго Общества провести ж. д. отъ Орла или Курска до Либавы встревожилъ Рижскій Биржевой Комитетъ, который, опасаясь, что при такихъ условіяхъ Либава подорветъ торговое значеніе Риги и не дожидаясь осуществленія вышеупомянутой линіи, рѣшилъ парализовать проэктъ Главнаго Общества, проведя линію Рига—Динабургъ, пунктъ лежавшій въ точкѣ пересѣченія СПБ.-Варшавской и будущей Либавской линіи. Въ виду того, что Динабургъ стоитъ гораздо ближе къ Ригѣ, чѣмъ къ Либавѣ, можно было ожидать, что грузы пойдутъ въ Ригу, а не Либаву, что впослѣдствіи и случилось. Дорога строилась англійскими инженерами подряднымъ способомъ и обошлась въ 53,561 т. руб. на версту. Правительство дало $4^1/_2\%$ гарантіи на акціи дороги. Дорога открыта 12 сент. 1861 г.; открытіе ея надолго задержало постройку дороги къ Либавѣ.

Такимъ образомъ въ дѣлѣ постройки Риго-Динабургской линіи впервые магистральная линія, выработанная обще-государственными интересами, уступила мѣсто линіи, обслуживающей лишь интересы одного города. Отсюда слѣдуетъ, что твердаго основанія при начертаніи главной сѣти не было. Это колебаніе проходитъ черезъ всю исторію нашего желѣзнодорожнаго строительства. Впослѣдствіи 3 раза утверждались планы самыхъ необходимыхъ линій и ни одинъ изъ нихъ не былъ исполненъ въ точности. Напротивъ того, дороги, не входившія въ сѣть, строились вслѣдствіе особыхъ распоряженій, между тѣмъ какъ сооруженіе признанныхъ самонужнѣйшими отсрачивалось, а затѣмъ при утвержденіи новой сѣти вовсе изъ нея исключалось, такъ что существующая сѣть нашихъ желѣзныхъ дорогъ представляетъ послѣдствіе случайныхъ распоряженій, а вовсе не есть исполненіе строго обдуманнаго плана. Риго-Динабургская дорога была первымъ примѣромъ; вторымъ примѣромъ служитъ постройка *Московско - Саратовской ж. д.*

Такъ какъ постройка ж. д. отъ Москвы къ югу (Феодосія) была отдана Главному Обществу, которое спустя 4 года послѣ своего образованія все еще не приступало къ постройкѣ, а потребность въ южныхъ ж. д. была настоятельна, то образовалось общество русскихъ капиталистовъ съ цѣлью вести ж. д. отъ Москвы на Рязань—Моршанскъ — Саратовъ. Основной капиталъ Общества опредѣленъ въ 45 мил. руб. съ гарантіей $4^1/_2\%$; концессія выдана на 80 лѣтъ. Но въ это время въ виду выяснившейся несостоятельности Главнаго Общества, русская публика уже не вѣрила въ блестящіе доходы ж. д. и реализовать весь капиталъ не представлялось возможнымъ. Общество могло

реализовать только 10 т. акцій по 100 руб. да на 5 мил. облигацій. На эту сумму имъ былъ выстроенъ участокъ Москва—Рязань, тѣмъ дѣло и ограничилось, почему Общество 8 января 1863 г. получило новое названіе *Московско-Рязанской* дороги. Постройка ея обошлась 81.632 р. на версту. Эта цифра значительно ниже линій Главнаго Общества, но все же и она чрезмѣрно велика. Объясняется это новизною дѣла, продолжительностью сооруженія, а главное—дороговизною реализаціи акцій.

Печальные результаты постройки Николаевской ж. д., линій Главнаго Общества, Московско-Саратовской дороги не могли конечно вселить въ публикѣ довѣрія къ выгодамъ желѣзнодорожнаго строительства и образованіе новыхъ обществъ въ ту пору стало встрѣчать непреодолимыя затрудненія, въ виду полной невозможности реализаціи капиталовъ. Въ январѣ 1863 г. былъ составленъ впервые проэктъ сѣти самонужнѣйшихъ дорогъ: 1) Южной (Москва—Севастополь) *), 2) восточной (Орелъ—Саратовъ), 3) западной (Орелъ—Динабургъ), 4) юго-западной (Одесса—Балта—Кіевъ), 5) юго-восточной (Екатеринославъ—Грушевка). Съ цѣлью постройки этихъ линій образовалось нѣсколько желѣзнодорожныхъ обществъ (Орлово-Витебской, Одесско-Балтской и др. дор.), но всѣ эти общества не состоялись. Въ виду этого въ 1864 г. казна рѣшила строить на свои средства линію отъ *Москвы* до *Орла*, а затѣмъ до *Курска* и линію *Одесса—Балта* что и было приведено постепенно въ исполненіе, при чемъ Москов.-Курская дорога обошлась въ 76.821 руб. на версту (съ прибавленіемъ 18% на реализацію капитала).

Медленность въ разрѣшеніи вопроса о сооруженіи ж. д. отъ Москвы къ Черному морю способствовала возникновенію новой линіи Рязань-Ростовъ, которая строилась по частямъ и сдѣлалась впослѣдствіи конкурентомъ правительственной линіи. Первый ея участокъ *Рязань-Козловъ* разрѣшенъ къ постройкѣ 12 марта 1865 г. и уже 5 сентября 1866 г. открытъ для движенія. Концессія на эту дорогу была выдана П. Г. Фонъ-Дервизу, постройка дороги обошлась въ 75.965 руб. мет. на версту, при чемъ строительная стоимость дороги была покрыта 3/4 облигаціоннаго капитала и лишь на 1/4 акціонернаго.

Постройка Рязанско-Козловской дороги открыла новую эру въ желѣзнодорожномъ строительствѣ, показавъ, насколько дѣло это при существующихъ условіяхъ выгодно для предпринимателя. Вся суть дѣла состояла въ томъ, что Правительство, не имѣя изысканій, вѣрило предпринимателямъ въ разсчетѣ поверстной стоимости дороги. Необычайно увеличивъ эту стоимость предприниматель имѣлъ возможность дѣлать большія скидки банкирамъ съ цѣлью болѣе легкой реализаціи капитала. Мало того, при нѣкоторой ловкости можно было построить дорогу на одинъ облигаціонный капиталъ, оставивъ всѣ акціи за собою, не внося за нихъ ни копѣйки. Затѣмъ та же Рязанско-Козловская линія показала, что желѣзныя дороги, входящія въ черноземную полосу получаютъ большое количество грузовъ и, наконецъ, что постройку ж. д. и въ Россіи можно производить быстро.

Всѣ эти обстоятельства, конечно, скоро были учтены предпринимателями и съ половины 60-хъ годовъ число ихъ стало быстро возрастать.

Правительство, признавая пользу желѣзныхъ дорогъ, охотно шло на встрѣчу концессіонерамъ.

Такъ какъ денегъ въ то время у Правительства не было (бюджетъ нѣсколько лѣтъ подъ рядъ сводился съ дефицитомъ), то заключались займы; большая часть выигрышнаго займа 66 г. пошла на содѣйствіе желѣзнодорожнымъ концессіонерамъ.

15-го ноября 1866 г. утверждена концессія за П. Г. фонъ-Дервизомъ, княземъ С. А. Долгоруковымъ и К. Ф. фонъ-Меккомъ на постройку *Курско-Кіевской дороги*. Выдача этой концессіи интересна въ томъ отношеніи, что въ ней впервые дѣло постройки отдѣлено отъ дѣла эксплоатаціи.

Учредители обязывались: 1) построить дорогу и по постройкѣ передать Правительству, 2) образовать акц. общество, которое беретъ отъ Правительства вновь выстроенную дорогу для эксплоатаціи. Исполненіе всѣхъ условленныхъ работъ и поставокъ должно быть произведено строителями за оптовую плату 23.899.281 мет. р. что составляло 67.794 кредитныхъ на версту. Источниками платежей имѣли служить: 1) суммы государств. казначейства, взамѣнъ которыхъ поступали 15 тыс. акцій, выпущенныхъ учредителями на сумму 1500 тыс. фунт. стерл. Акціи эти Правительство, уплативъ за нихъ деньги, оставляло за собой, за

*) За освобожденіемъ Главнаго Общества отъ обязанности строить Московско-Феодосіискую линію не представлялось болѣе препятствій для постройки Южной ж. д. отъ Москвы.

исключеніемъ $1/4$ части (375 т. ф. с.), пріобрѣтаемыхъ по нарицательной цѣнѣ учредителями, 2) суммы, выручаемыя продажей имѣвшихъ быть выпущенными учредителями облигацій на сумму 3000 т. ф. ст. Уплата по облигаціямъ % и погашеніе оныхъ должны были оставаться на обязанности Правительства.

Главныя условія другой части договора, составляющей собственно концессію, состояли въ слѣдующемъ: по окончаніи учредителями дороги и сдачи оной въ казну, Правительство образуетъ общество, путемъ продажи имѣющихся въ рукахъ его акцій, передаетъ этому обществу дорогу со всѣми принадлежностями въ полное владѣніе на 85 лѣтъ и гарантируетъ ему въ теченіи этого срока на основной капиталъ 5% дохода и $1/12$ % погашенія

Несомнѣнно, что при постройкѣ Рязанско-Козловской ж. д. предприниматели получили большіе барыши. Неизвѣстно, эти ли барыши, или мѣстные интересы послужили тому причиною, но на путь соисканія концессій на ряду съ частными предпринимателями выступили вскорѣ нѣкоторые города и земства. Въ Августѣ 1866 г. выдана Воронежскому Земству концессія на постройку *Козлово-Воронежской линіи.* Дорога эта представляетъ первый примѣръ спекулятивнаго предпріятія со стороны государственно-общественнаго учрежденія. Какую либо выгоду отъ этой концессіи земство врядъ ли, извлекло, такъ какъ передало ее вскорѣ извѣстному впослѣдствіи строителю желѣзныхъ дорогъ С. С. Полякову, который здѣсь впервые вступаетъ на путь желѣзнодорожнаго строительства. Вторымъ примѣромъ послужило Елецкое земство, получившее 1 марта 1867 г. концессію на постройку ж. д. отъ Грязей до Ельца, а въ Апрѣлѣ 1868 г. отъ Ельца до Орла. Обѣ эти концессіи переданы земствомъ тому же С. С. Полякову, которымъ такимъ образомъ и построена желѣзная дорога отъ Грязей до Орла.

Примѣромъ Воронежскаго и Елецкаго земствъ заразилось и Орловское земство, которое въ Январѣ 1867 г. получило предварительное удостовѣреніе въ томъ, что ему будетъ выдана концессія на сооруженіе *Орлово-Витебской* линіи, если оно въ теченіи 8 недѣль представитъ доказательства, что $1/4$ всѣхъ выпущенныхъ акцій реализована со взносомъ 10%, при чемъ акціи и облигаціи не гарантировались Правительствомъ.

Однако въ Февралѣ того же года земство, ссылаясь на трудность собрать при такихъ условіяхъ капиталъ, вошло съ новымъ ходатайствомъ о дарованіи облигаціямъ безусловной гарантіи; ходатайство это въ мартѣ 67 г. было уважено, земство же на другой день послѣ этого передало право постройки этой дороги компаніи, состоящей изъ барона Френкеля, Губонина и Казакова. Получило ли земство какую либо выгоду изъ этой концессіи неизвѣстно, такъ какъ нигдѣ въ отчетахъ о суммахъ относящихся къ ж. д. не упоминается. Въ то же время можетъ быть благодаря земству строительная стоимость Орлово-Витебской ж. д. опредѣлена была въ 77479 т. р., мет. на версту т. е. значительно выше знаменитой Рязанско-Козловской дороги. Вообще трудно понять почему вышеупомянутыя три земства такъ настойчиво добивались концессій, разъ они ими и не думали воспользоваться; по всей вѣроятности тутъ дѣйствовали закулисныя пружины и земство являлось флагомъ для отдѣльныхъ дѣльцовъ.

Съ 1868 г. земства начинаютъ выступать въ роли дѣйствительныхъ, а не фиктивныхъ строителей. Первымъ примѣромъ послужило Борисоглѣбское земство, которое въ 1868 г. построило ж. д. отъ Борисоглѣбска до Грязей на свои средства выпускомъ однѣхъ акцій безъ гарантіи Правительства, а съ собственной гарантіей $2^1/_2$%; Правительство же только участвовало въ подпискѣ на акціи въ суммѣ 5 мил. руб. Въ слѣдующемъ году земство получило концессію на сооруженіе участка Борисоглѣбскъ-Царицынъ съ условіемъ выпуска на $1/3$ капитала акцій и на $2/3$ облигацій. Оба участка были соединены въ одну Грязи—Царицынскую ж. д., причемъ акціи ея были гарантированы земствомъ, а облигаціи пріобрѣтены Правительствомъ.

Въ томъ же 1868 г. Тамбовскому и Козловскому земствамъ разрѣшена *Козлово-Тамбовская* линія съ выпускомъ акцій на $2/3$ капитала безъ гарантіи и облигацій на $1/3$ съ земской гарантіей въ 5% интереса и $1/12$% погашенія. Почти одновременно съ предыдущими земства Саратов. губернское, Кирсанов. уѣздное и городское общество гор. Саратова получили концессію на постройку *Тамбово-Саратовской* линіи съ выпускомъ акцій на 27% и облигацій на 73%, съ обезпеченіемъ первыхъ земской гарантіей $5^1/_{12}$% интереса и погашенія; облигаціи же были пріобрѣтены правительствомъ по курсу 66 за 100. Въ концѣ концовъ за эти три „земскія" линіи (Грязи-Цариц., Козлово-Тамбов., Тамб.-Сарат.) пришлось

расплачиваться тому же Правительству: за три года, слѣдовавшихъ по открытіи дорогъ, казна переплатила гарантированныхъ % и произвела другихъ расходовъ по земскимъ гарантіямъ свыше, чѣмъ на $1^{1/2}$ мил. руб.

Вообще обязательство Правительства гарантировать частныя желѣзнодорожныя акціи и облигаціи причинило ему крупные убытки, такъ какъ доходы большинства выстроенныхъ линій далеко не достигали нормы %%, обусловленныхъ по гарантіи; нѣкоторыя же дороги изъ года въ годъ давали убытки. Гарантія имѣла еще тѣ дурныя послѣдствія, что предприниматели старались чрезмѣрно увеличивать строительную стоимость, а по окончаніи сооруженія акціонеры мало обращали вниманія на порядокъ въ управленіи, требуя отъ казны въ экстраординарныхъ случаяхъ все новыхъ и новыхъ жертвъ на поддержаніе своего кредита. Въ силу вышезложеннаго Правительство съ конца шестидесятыхъ годовъ начинаетъ постепенно отказываться отъ дарованія гарантіи. Еще въ мартѣ 1867 г. была выдана концессія безъ правительственной гарантіи г.г. Горбову и Бусурину на постройку *Шуйско-Ивановской* линіи отъ ст. Новки до Иванова, причемъ строительный капиталъ опредѣленъ въ 56.616 мет. на версту; однако Правительство объявило обществу, что если оно начнетъ строить дорогу, то ему будетъ дарована (впредь до выпуска облигацій) ссуда въ размѣрѣ половины употребленныхъ имъ суммъ, но не болѣе 1 мил. руб.

Къ 1868 г. относится дарованіе концессіи на *Рыбинско-Бологовскую* и *Балтійскую* дороги (Ревель—Тосно) уже безъ всякихъ правительственныхъ ссудъ и гарантій. Послѣдняя дорога не могла быть окончена предпринимателями и въ 1870 г. Правительство даровало гарантію въ 3%; такимъ образомъ Рыбинско-Бологовская дорога представляетъ собою первый примѣръ постройки дорогъ безъ правительственныхъ гарантій—примѣръ правда, довольно неудачный.

Стоимость постройки опредѣлена была предпринимателями (общество во главѣ съ полк. Кирѣевымъ) въ 69 тыс. мет. руб. на версту: сумма чрезвычайная, въ особенности если принять во вниманіе постройку Шуйско-Ивановской дороги, гдѣ строит. стоим. была равна 56616 руб. на версту. Назначая такую огромную цѣну строители оправдывались дороговизною реализаціи капитала, что впослѣдствіи и оправдалось. Желая пріобрѣсти необходимый капиталъ, строители выпустили на биржу слишкомъ большое количество акцій, которыя сразу упали въ цѣнѣ со 100 руб. метал. до 55 руб. кредит. Такая низкая цѣна акцій въ связи съ убѣжденіемъ, что дорога должна рано или поздно все же приносить большой доходъ сдѣлали изъ этихъ акцій излюбленную бумагу для биржевой игры.

Уставомъ 29 Янв. 1869 г. капиталъ общества опредѣленъ въ 19.320 т. мет. р; въ дѣйствительности же отъ реализаціи акцій выручено немного больше половины этой суммы, чего уже не хватило на постройку дороги; учредители и строители впали въ несостоятельность. Для поправленія дѣлъ Правительство выдало субсидію Обществу въ размѣрѣ 3 мил. р. и разрѣшило къ выпуску 5% облигацій на 3 мил. руб. Движеніе по дорогѣ открылось 4-го Іюня 1870 г. Въ виду низкой цѣны акцій Общество Рыбинско-Бологовской ж. д. выкупило впослѣдствіи часть этихъ акцій по цѣнѣ 66 за 100 и уменьшило свой основной капиталъ до $12^{1}/_{2}$ мил. руб., для каковой цѣли былъ заключенъ облигаціонный заемъ.

Такимъ образомъ при постройкѣ Рыбинско-Бологовской дороги, въ виду отсутствія гарантіи Правительства и трудности реализаціи акцій, пришлось искусственно вздувать строительную стоимость, что породило весьма нежелательныя послѣдствія. Ничего подобнаго не произошло бы, если бы дѣйствительная стоимость сооруженія была опредѣлена правительственными изысканіями и въ виду выгодности предпріятія дарована была гарантія; свободная конкуренція предпринимателей могла еще понизить правительственную оцѣнку и обществу не пришлось бы платить впослѣдствіи %% болѣе чѣмъ на 10 мил. р. напрасно истраченнаго капитала; акціи имѣли бы постоянную и прочную цѣну и биржевая игра ими въ тѣхъ размѣрахъ, какъ она производилась, была бы невозможна.

Въ 1869 г. съ цѣлью удешевленія постройки ж. д. сдѣлана попытка устройства *узкоколейныхъ* ж. д. Въ видѣ опыта казна первоначально сама выстроила узкоколейную дорогу отъ Ливенъ до Орлово-Грязской ж. д. длиною 54 в., при чемъ верста дороги обошлась въ 26,233 руб. Затѣмъ были выданы концессіи: 1) И. А. Варгунину и Вѣнскому бан-

киру Вейкерсгейму на постройку узкокол. ж. д. отъ *Новгорода до ст. Чудова*, длиною 69 вер. и 2) Обществу Московско-Ярославской дороги на постройку линіи *Ярославль—Вологда* длиною 180 вер. Первая линія была выстроена на одинъ акціонер. капиталъ безъ гарантіи Правительства и обошлась въ 24,377 мет. р. съ версты. Строительный капиталъ Ярославско-Вологодской линіи образовался выпускомъ 5% облигацій, которыя Правительство оставило всѣ за собою.

Постройка узкоколейныхъ дорогъ дальнѣйшихъ успѣховъ не имѣла. Опытъ вскорѣ показалъ что при облегченныхъ техническихъ условіяхъ, на подобіе принятыхъ для узкоколейныхъ ж. д., сооруженіе ширококолейныхъ линій было немногимъ дороже и что незначительное уменьшеніе строительнаго капитала далеко не окупаетъ неудобствъ, происходящихъ отъ разности колеи.

18 Октября 1868 г. утверждены новыя правила выдачи концессій. Правила эти заключались въ слѣдующемъ: 1) концессія предварительно разсматривается въ Комитетѣ Министровъ, который постановляетъ, слѣдуетъ ли въ данномъ случаѣ вызвать соискателей на конкуренцію между собою, 2) Министръ Финансовъ испрашиваетъ Высочайшее соизволеніе на приглашеніе къ конкуренціи лицъ, допущеніе которыхъ онъ признаетъ для дѣла полезнымъ, 3) предложенія присылаются къ Министру Финансовъ въ запечатанныхъ конвертахъ и вскрываются въ Совѣтѣ Министра, куда приглашаются соискатели, 4) соискателямъ объявляется: а) что тотъ, за которымъ останется дѣло, долженъ будетъ возмѣстить расходы по изысканіямъ и б) что Комитетъ Министровъ разсмотритъ предложеніе и поднесетъ на Высочайшее благоусмотрѣніе о принятіи одного изъ предложеній или отклоненіи всѣхъ.

На основаніи приведенныхъ правилъ произведено было состязаніе на постройку *Московско-Смоленской* линіи. Высшая цѣна была объявлена въ 60 т. р., низшая 53290 р. на версту. Послѣднюю цѣну предложили Шепелеръ и Банк. Д. „Зульцбахъ", за которыми 15 декабря 1868 г. и утверждена концессія, причемъ капиталъ образовался изъ $^1/_4$ негарант. акцій и $^3/_4$ гарант. облигацій.

На основаніи тѣхъ же правилъ въ концѣ 1869 г. произведены торги на постройку Либавской линіи— (*Либава—Кошедары* 294 в.), а въ 1870 г. линіи *Кіевъ—Брестъ*

Дорога отъ Либавы до одного изъ пунктовъ въ черноземной полосѣ была предположена, какъ мы видѣли, еще Главнымъ Обществомъ. Впослѣдствіи либавское купечество неоднократно возбуждало ходатайство о сооруженіи ж. д. на Либаву, но постройка этой дороги все откладывалась. Въ началѣ 60-хъ годовъ наша печать постоянно проводила мысль о необходимости постройки этой дороги. Печать указывала, что либавскій портъ въ виду незамерзаемости удобнѣе всѣхъ другихъ Балтійскихъ портовъ и имѣетъ громадную будущность; Правительство очевидно раздѣляло этотъ взглядъ, но взялось сначала не за проведеніе ж. д., а за устройство порта. Къ работамъ было приступлено въ 1861 г. и употреблено на нихъ 1600000 руб. Въ виду многочисленныхъ предложеній, на проведеніе Либавской дороги Правительство рѣшило выработать свои условія концессіи, которыя состояли въ слѣдующемъ: капиталъ общества состоитъ изъ $^1/_3$ акцій и $^2/_3$ облигацій; Правительство оставляетъ за собою всѣ облигаціи по курсу 75 за 100; деньги выдавались по мѣрѣ выполненія работъ, общество же обязалось выплачивать Правительству за облигаціи 5% дохода и $^1/_{10}$ % погашенія. 30 мая 1869 г. состоялись торги, на которыхъ участвовало около 12 конкурентовъ; концессія утверждена за г.г. Фитингофъ, Шиповъ, Симонъ и Бліохъ по цѣнѣ 43500 руб. мет. съ версты. Цѣна эта для того времени была необычайно низкою, въ особенности если принять во вниманіе, что по концессіи требовался очень большой подвижной составъ.

Подписка на акціи дороги оказалась блестящею и значительная часть ихъ была продана съ преміей до 50 руб. на акцію; но вскорѣ затѣмъ наступило охлажденіе, акціи также стремительно полетѣли внизъ, такъ что послѣдній взносъ по нимъ въ размѣрѣ 20 руб. не могъ быть внесенъ. Въ виду этого Общество ходатайствовало объ уменьшеніи подвижного состава, каковое ходатайство и было уважено. Дорога отъ Либавы до ст. Кошедары (294 в.) открыта 4 сент. 1871 г.

Надежды на сильное движеніе по Либавской линіи далеко не оправдались и дорога давала только одинъ убытокъ. Главными причинами для этого служили мелководіе либавскаго порта (несмотря на произведенныя работы) и малый районъ, захватываемый дорогою.

Для поддержанія Либавской дороги Правительство ассигновало еще 5 мил. руб. на улучшеніе Либавскаго порта и кромѣ того рѣшено было построить желѣз. дор. отъ ст. Шавли Либавской дороги до г. Динабурга съ цѣлью привлечь динабургскіе грузы къ Либавѣ; наконецъ Либавская линія была соединена впослѣд-

ствія со вновь построенной (въ 72-75 гг.) Ландварово-Роменской линіей подъ общимъ названіемъ Либаво-Роменской ж. д.

Такимъ образомъ принципъ примѣненія публичнаго состязанія въ постройкахъ желѣзныхъ дорогъ на примѣрѣ Либавской линіи оказался довольно неудачнымъ; еще болѣе неудачный примѣръ представила собою постройка Кіево-Брестской дороги.

Въ мартѣ 1870 г. утвержденъ проектъ нормальной концессіи на постройку Кіево-Брестской дороги на слѣдующихъ основаніяхъ: 1) Общество обязывалось пріобрѣсти готовый правительственный участокъ отъ Кіева до Бердичева. 2) выстроить дорогу отъ Бердичева до Бреста.

На конкуренцію было приглашено 9 лицъ; наименьшую цѣну (44500 р. мет. съ версты) предложилъ д. с. с. Рябининъ, которому и отдана постройка.

Весь капиталъ Общества образовался: изъ акцій на 15.216.750 (1/3 капитала) изъ облигацій 30.433.500 руб (2/3 капитала).

Изъ этой суммы получило Правительство за свой участокъ акцій на 5292000 руб. и облигацій на 14544000 р. Помимо того оно взяло за себя всѣ остальныя облигаціи по цѣнѣ 75 за 100. Такимъ образомъ Рябинину осталось реализовать акцій на сумму около 10 мил.

Д. с. с. Рябининъ еще до полученія концессіи связалъ себя убыточными контрактами со строителями дороги и съ берлинскимъ банкиромъ Блейхредеромъ, взявшимся реализовать капиталъ. Акціи были распредѣлены такъ: 1/3 взялъ Блейхредеръ, но выдалъ за нихъ лишь 1.984.950 руб., удержавъ остальную сумму (около 1½ мил.) въ свою пользу*), остальныя 2/3 изъявилъ желаніе взять за себя Рябининъ.

Блейхредеръ внесъ въ Госуд. Банкъ свою долю 1.984 т. р., что составляло какъ разъ 20% акціонернаго капитала, при взносѣ котораго общество признавалась состоявшимся. Послѣ этого Рябининъ пригласилъ 10 лицъ, изъявившихъ желаніе взять за себя остальные акціи. Общее собраніе этихъ лицъ, состоявшееся 16 мая 1870 г., избрало предсѣдателемъ Рябинина.

На самомъ дѣлѣ эти 2/3 акцій были отданы въ залогъ тому же Блейхредеру, который внесъ за нихъ 80%, удержавъ изъ нихъ 652 т. р. разныхъ коммиссій и выдалъ поэтому лишь 1.332 т. р. Деньги эти оказались быстро израсходованными строителями дороги (А. А. Рябининъ, Фалькенгагенъ, Ждановичъ), которые затѣмъ передали свой контрактъ Г-ну Задлеру, скинувшему съ оптовой цѣны этотъ расходъ.

За таковой скидкой средства необходимыя для сооруженія дороги доходили до 18 мил., а у Общества, въ виду его невыгодныхъ комбинацій съ Блейхредеромъ, оставались только 16879 т. р. Правленіе (предсѣдателемъ котораго съ 25 Февр. 1871 г. избранъ тотъ же Задлеръ) обратилось къ Правительству съ просьбою пополнить этотъ дефицитъ. Въ виду этого Обществу была выдана ссуда въ размѣрѣ 1545000 р. мет.; помимо того Правительство оставило за собою акцій на 6616500 р., такъ какъ Блейхредеръ ихъ не могъ реализовать*). Впослѣдствіи по стратегическимъ соображеніямъ направленіе дороги было нѣсколько измѣнено; въ виду этого строитель Задлеръ заявилъ претензію въ суммѣ свыше 3 мил. Чтобы лучше получить эти деньги Задлеръ вышелъ изъ состава правленія. 12 марта 1872 г. состоялось общее собраніе акціонеровъ (36 лицъ, владѣвшихъ акціями на сумму 1.404.375 р.) которое, несмотря на необоснованность претензіи Задлера, признало этотъ долгъ; на покрытіе этой претензіи Правительство выдало новую ссуду въ размѣрѣ 2400000 руб.

Задлеръ, забравъ всѣ свои залоги, объявилъ себя несостоятельнымъ.

Чтобы упорядочить дѣло, Правительство продало часть своихъ акцій, благодаря чему измѣнился составъ правленія; предсѣдателемъ новаго правленія избранъ Бліохъ.

Когда образованная по требованію новыхъ акціонеровъ коммиссія стала повѣрять дѣйствія прежняго правленія, то оказалось, что оно поручилось за Задлера на сумму большую, чѣмъ обществу была выдана ссуда; образовался новый (по счету третій) дефицитъ въ 2358236 р., который былъ покрытъ выпускомъ облигацій.

Какъ не плохи были результаты постройки Рыбинско-Бологовской, Либавской и Кіево-Брестской ж. д. частными предпринимателями, все же увѣренность въ невозможности постройки и эксплоатаціи ж. д. средствами казны была настолько велика, что казна въ это время не только сама не строила ж. д., но даже и свои дороги продавала частнымъ обществамъ: такъ въ іюнѣ 1870 г. Русскому Обществу пароходства и торговли выдана концессія Одесской дороги, подъ именемъ которой разумѣлись:

---

*) Въ вознагражденіе за то, что онъ по контракту обязался реализовать облигаціи, а ихъ Правительство оставило за собою и такимъ образомъ Блейхредеръ не получилъ предполагаемыхъ барышей!!

Недаромъ Головачевъ въ книгѣ „Желѣзныя дороги въ Россіи“ говорилъ по этому поводу: „Эта реализація и представляетъ собою характеръ тѣхъ махинацій, къ которымъ прибѣгали желѣзнодорожные строители и банкиры для извлеченія своихъ барышей, уступая впослѣдствіи акціонерамъ совершенно общипанное дѣло“.

*) Итакъ правительство владѣло въ общей сложности свыше чѣмъ на 11/12 всѣхъ капиталовъ, хозяевами же дороги являлись частные акціонеры, не владѣвшіе и 1/12 частью этихъ капиталовъ!!

уже выстроенные Правительствомъ участки Одесса-Балта 259 верстъ, Балта-Елизаветградъ 244 в., Елизаветградъ - Кременчугъ 136 в., строющійся участокъ Тирасполь-Кишиневъ 66 вер., всего 902 в. казенныхъ линій; затѣмъ Общество обязано было выстроить ж. д. отъ Кишинева до Прута, по направленію къ Яссамъ въ Румыніи. Капиталъ общества по ж. д. образованъ негарантированными акціями на 30 мил. и гарантированными облигаціями на 47 мил., при чемъ за свои дороги Правительство получило всѣ облигаціи и на 14 мил. акцій; остальныя акціи оставлены въ распоряженіи Общества для сооруженія дополнительнаго участка. Съ полученіемъ концессіи Русское Общество получило наименованіе „Русское общество пароходства и торговли и Одесской желѣзной дороги".

Въ томъ же 1870 г. Правительство рѣшило передать частному обществу и послѣднюю свою дорогу — Московско-Курскую. На нее явилось нѣсколько конкурентовъ; послѣ переговоровъ дорога была отдана компаніи русскихъ капиталистовъ во главѣ съ Чижовымъ, которые и образовали Общество Московско-Курской ж. д. Вся дорога окончательно сдана 14 февраля 1872 г., при чемъ согласно устава Общества казна участвовала въ его прибыляхъ (дивидендъ свыше 7% распредѣляется между Правительствомъ и акціонерами). Съ продажей этой дороги въ распоряженіи казны осталось только 58 в. рельсовыхъ путей (узкоколейная Ливенская линія).

Въ виду неудачъ при отдачѣ ж. д. съ торговъ 26 декабря 1870 г. Высочайше утвержденъ слѣдующій новый порядокъ:

1) Составляется проектъ нормальной концессіи, который представляется на Высочайшее благоусмотрѣніе.

2) Послѣ утвержденія концессіи Министерство Пут. Сообщ. ведетъ переговоры о постройкѣ проэктированной дороги или съ однимъ или съ нѣсколькими надежными строителями по его выбору и уславливается относительно поверстной стоимости постройки.

3) Министерство П. С. по соглашенію съ Минист. Финансовъ вноситъ предположеніе объ окончательной выдачѣ концессіи на Высочайшее благоусмотрѣніе.

Новыми правилами, хотя и сохраняется прежній порядокъ предварительнаго составленія и утвержденія нормальной концессіи, но Министру Пут. Сообщ. ввѣрялось вести переговоры относительно ея исполненія съ надежными строителями по его выбору.

На основаніи этихъ правилъ выданы концессіи на сооруженіе Лозово-Севастопольской ж. д. П. І. Губонину, Ландварово-Роменской ж. д. — Обществу того же наименованія, учредителемъ котораго состоялъ фонъ-Меккъ. Правила 26 декабря 1870 г. дѣйствовали съ небольшимъ 2 года.

30 марта 1873 г. изданы новыя правила, вводившія значительныя измѣненія въ порядокъ сооруженія ж. д. Этими правилами устанавливалось:

1) по Высочайшемъ утвержденіи сѣти ж. д. или по включеніи въ оную отдѣльной дороги Министръ Пут. Сообщенія распоряжается производствомъ казенныхъ изысканій, на основаніи коихъ опредѣляется планъ, направленія, продольная профиль, техническія условія и расцѣнка;

2) передъ наступленіемъ каждаго года, Министръ Пут. Сообщ. вноситъ въ Комитетъ Министровъ свои соображенія о томъ, къ сооруженію какихъ именно дорогъ, изъ числа вошедшихъ въ сѣть, можетъ быть приступлено въ теченіи года;

3) на Высочайшее благоусмотрѣніе вносится заключеніе Комитета Министровъ о постройкѣ ж. д. средствами Правительства или путемъ образованія частнаго общества;

4) въ томъ случаѣ, если постройка отдается частному обществу, то оно образуется слѣдующимъ порядкомъ:

1) Министерство П. С. публикуетъ: а) уставъ акц. общества, б) техническія условія, в) расцѣночныя и техническія вѣдомости. Затѣмъ М. П. С. по соглашенію съ М. Ф и Государственнымъ Контролемъ образуетъ правительственную учредительную коммиссію. 2) Коммиссія съ утвержденія Министра П. С. публикуетъ отъ имени Министерства приглашенія къ публичной подпискѣ на акціи учреждаемаго общества. 3) По закрытіи подписки коммиссія производитъ разверстку между подписавшимися, причемъ мелкимъ подписчикамъ дается преимущественное право.

Такимъ образомъ новыми правилами обязательно вводилось производство казенныхъ изысканій и ежегодное срочное представленіе Министромъ Путей Сообщенія своихъ соображеній о дорогахъ, предстоящихъ къ постройкѣ, и предусматривалась воз-

можность выбора способа постройки казною или частной предпріимчивостью.

Наиболѣе же существеннымъ новшествомъ, взамѣнъ хотя ограниченной, но закрытой конкуренціи между учредителями по правиламъ 1868 г. и открытой конкуренціи съ свободнымъ избраніемъ по правиламъ 1870 г., было устраненіе учредителей и непосредственное образованіе вновь создаваемыхъ акціонерныхъ обществъ путемъ публичной подписки на акціи. Однако это послѣднее намѣреніе Правительства осталось втуне, такъ какъ акціи все равно были скуплены черезъ подставныхъ лицъ тѣми же капиталистами, которые въ семъ случаѣ терпѣли лишь небольшой убытокъ при подпискѣ. Убытокъ этотъ они, конечно, не замедлили наверстать при постройкѣ. Эта скупка акцій была для капиталистовъ тѣмъ легче, что среди мелкихъ акціонеровъ было слишкомъ сильно убѣжденіе о бездоходности большинства желѣзнодорожныхъ ассигнацій; наживъ 10—20% на курсѣ мелкій акціонеръ торопился сбывать свои акціи съ рукъ. Тѣмъ не менѣе правила 30 марта 1873 г. имѣли ту хорошую сторону, что давали возможность М. П. С. переходить отъ системы совершенно безконтрольнаго сооруженія къ возможности какого либо учета и предоставляли возможность конкуренціи двухъ системъ: казенной и частной, что впослѣдствіи принесло не мало выгодъ въ нашемъ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ.

Вслѣдъ за утвержденіемъ означенныхъ правилъ Министръ Путей Сообщенія 26 августа 1873 г. внесъ въ Комитетъ Министровъ соображенія о сооруженіи Оренбургской, Привислинскихъ, Фастовской и Уральской дорогъ, въ видѣ опыта примѣненія этихъ правилъ. Капиталы обществъ были образованы па 1/4 акцій съ абсолютной гарантіей Правительства *) и па 3/4 облигацій, которыя Правительство оставляло всѣ за собою.

Подписка была открыта черезъ Государ. Банкъ въ Петербургѣ и Москвѣ. Какъ оказалось впослѣдствіи акціи всѣхъ 4 обществъ оказались на рукахъ тѣхъ же желѣзнодорожныхъ строителей, которымъ пришлось лишь переплатить 4½ мил. р. на преміи.

*) Проэктами уставовъ, составленныхъ Министромъ Пут. Сообщ., предполагалось дать лишь 15 лѣтнюю гарантію, но Комитетъ Министровъ, въ виду предъявленныхъ Министромъ Финансовъ соображеній, положилъ дать не срочную, но полную гарантію.

Вслѣдствіе безуспѣшности сдѣланнаго опыта Правительство вновь обратилось къ прежнимъ порядкамъ выдачи концессіи, т. е. или примыкающимъ дорогамъ, или посредствомъ конкуренціи между приглашенными извѣстными строителями, причемъ принималось во вниманіе степень благонадежности строителя и другія соображенія Министерствъ. Такъ въ 1875 г. послѣ Высочайшаго одобренія проэкта Донецкой дороги къ соисканію концессіи были допущены изъ числа многочисленныхъ предпринимателей, изъявившихъ желаніе взять на себя сооруженіе дороги, лишь 4 предпринимателя, коими и были представлены свои условія въ запечатанныхъ конвертахъ. Концессія въ концѣ концовъ утверждена за С. И. Мамонтовымъ, какъ болѣе надежнымъ, по мнѣнію Правительства, строителемъ, несмотря на то, что его поверстная цѣна была выше другихъ. Серьезнымъ конкурентомъ Мамонтову являлся С. С. Поляковъ; послѣдній былъ, однако, вовсе отстраненъ отъ участія въ состязаніи, такъ какъ ему принадлежала цѣликомъ Курско-Харьково-Азовская дорога и большая часть акцій Воронежско-Ростовской; сосредоточивать же всѣ южныя дороги въ рукахъ одного лица Правительство находило неудобнымъ.

Особенностью устава Донецкой дороги было включеніе впервые въ составъ правленія 2-хъ директоровъ отъ Правительства.

Годы 76—79 были весьма бѣдны постройками ж. д., что слѣдуетъ приписать, конечно, военному времени. Слѣдуетъ отмѣтить постройку С. С. Поляковымъ для военныхъ цѣлей Бендеро-Галацкой дороги протяженіемъ 285 верстъ. Дорога строилась съ безпримѣрной поспѣшностью и была окончена въ 3 мѣс. и 12 дней.

Съ конца семидесятыхъ годовъ начинается соединеніе многочисленныхъ мелкихъ желѣзнодорожныхъ обществъ въ болѣе крупныя. Такъ въ 1876 г. Либавская и Ландварово-Роменская ж. д. слиты въ одно общество Либаво-Роменской ж. д.; Кіево-Брестская и дороги Русскаго Общества Парох. и Торг. соединены въ одно общество Юго-западныхъ дорогъ. Главнѣйшими причинами для подобнаго рода соединенія служили: устраненіе конкуренціи между дорогами и сокращеніе расходовъ по управленію.

Въ 79 г. обществу Поти-Тифлисской дороги отдана постройка ж. д. отъ Баку до Тифлиса и оно преобразовано въ общество *Закавказскихъ*

дорогъ. Обществу Закавказской (такъ же, какъ и Донецкой) дороги дарована на акціи гарантія, а облигаціи Правительство всѣ оставило за собою.

Тѣ облигаціи, которыя въ огромномъ количествѣ Правительство оставляло за собою при реализаціи капиталовъ, строившихся желѣзныхъ дорогъ, оно передавало публикѣ подъ именемъ „консолидированныхъ облигацій Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ“. Первый выпускъ таковыхъ облигацій послѣдовалъ 9 января 1870 г. черезъ посредство Ротшильдовъ въ Лондонѣ и Парижѣ на сумму 12 мил. фунт. стерл. по курсу 76 за 100, второй выпускъ произведенъ 17 февраля 71 г. черезъ тѣхъ же банкировъ на ту же сумму по курсу 79%; третій выпускъ 27 марта 72 г. на 15 мил. ф. с. по курсу 87%. Четвертый выпускъ 14 ноября 73 г. по 91%; часть же была покрыта въ Государ. Банкѣ по курсу 93%. Въ мартѣ 1875 г. выпущены $4^{1/2}$% облигаціи на 15 мил. по курсу 90% заграницею и 92% у насъ.

Такимъ образомъ Правительство въ 5 выпусковъ реализовало облигацій на номинальную сумму 427.246.330 руб., оставивъ у себя къ 1 январю 1876 г. облигацій на 23.908.087 р. мет.

Начало восьмидесятыхъ годовъ должно быть отмѣчено какъ время существеннаго поворота во взглядахъ Правительства на постройку и эксплоатацію ж. д. въ Россіи: продолжавшійся свыше 15 лѣтъ періодъ предпочтенія частнаго желѣзнодорожнаго строительства и эксплоатаціи передъ казеннымъ приходитъ къ концу—происходитъ обратное явленіе.

Въ это время стояла на очереди постройка Криворогской (Екатерининской) и Баскунчакской ж. д., причемъ, въ видахъ воспособленія населенію мѣстностей пострадавшихъ отъ неурожая, постройка эта была признана спѣшной.

Возникъ вопросъ, какимъ путемъ производить постройку—средствами казны или частныхъ лицъ.

При разсмотрѣніи этого дѣла въ Комитетѣ Министровъ 27 января и 3 февраля 1881 г. Министръ Финансовъ д. т. с. Абаза заявилъ, что неустройство желѣзнодорожнаго дѣла дошло у насъ за послѣднее время до крайнихъ предѣловъ. Министръ высказывалъ нижеслѣдующія свои соображенія по этому поводу:

Изъ числа существующихъ желѣзнодорожныхъ обществъ не болѣе пяти—шести находятся въ столь удовлетворительномъ состояніи, что даютъ акціонерамъ извѣстную прибыль сверхъ гарантированнаго Правительствомъ дохода; большинство же обременяютъ Государственное Казначейство требованіями гарантіи почти въ полномъ размѣрѣ, а весьма многія не имѣютъ даже достаточныхъ средствъ для удовлетворенія текущихъ эксплоатаціонныхъ расходовъ. Столь печальное состояніе хозяйства въ громадномъ большинствѣ желѣзнодорожныхъ компаній объясняется тѣми условіями, въ которыя поставлена у насъ финансовая сторона желѣзнодорожнаго хозяйства. При малой еще доходности большей части нашихъ рельсовыхъ путей выработка ими какого либо дохода, сверхъ дарованной имъ Правительствомъ гарантіи, представляется возможною лишь въ болѣе или менѣе отдаленномъ будущемъ и то только при условіи самаго раціональнаго и бережливаго управленія. Между тѣмъ въ настоящемъ положеніи дѣла частные акціонеры, не предвидя возможности увеличенія своихъ прибылей на затраченные ими въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ капиталы, относятся крайне равнодушно къ хозяйству принадлежащихъ имъ линій и, не будучи побуждаемы личнымъ интересомъ къ лучшему веденію дѣла, довольствуются гарантированнымъ Правительствомъ неизмѣннымъ доходомъ; тѣ же общества, которыхъ акціи не гарантированы, находятся въ постоянно-безнадежномъ положеніи. Изысканіе радикальныхъ средствъ къ скорѣйшему выходу изъ столь тягостнаго для государства положенія, по убѣжденію д. т. с. Абазы, составляетъ одну изъ главнѣйшихъ заботъ финансоваго управленія.

Ближайшее изученіе всего нашего желѣзнодорожнаго дѣла привело уже Министра Финансовъ къ мысли о необходимости испытать еще разъ казенный способъ сооруженія желѣзныхъ дорогъ *). Независимо отъ сего, по убѣжденію д. т. с. Абазы, полезно было бы приступить въ непродолжительномъ времени къ постепенному принятію въ казенное завѣдываніе нѣкоторыхъ желѣзнодорожныхъ линій, переходъ коихъ въ руки Правительства не сопряженъ, въ виду ихъ финансоваго положенія, съ большими денежными затратами.

Комитетъ Министровъ, всесторонне обсудивъ соображенія, высказанныя Министромъ Финансовъ, рѣшилъ Криворогскую и Баскунчакскую дороги строить на сч. казны. Криворогская дорога еще до открытія движенія получила названіе Екатерининской въ честь Екатерины II, которой тотъ край много обязанъ своимъ развитіемъ.

Въ томъ же 1881 г. казна впервые сдѣлала опытъ пріобрѣтенія желѣзнодорожныхъ линій отъ частныхъ лицъ; была пріобрѣтена Харьково-Николаевская дорога посредствомъ покупки всѣхъ ея

---

*) Министръ Финансовъ разумѣлъ въ данномъ случаѣ постройку коммерческихъ дорогъ. Постройка же стратегическихъ дорогъ Правительствомъ уже производилась: такъ въ 1880 г. заложена Закаспійская дорога, а въ 1881 г. приступлено къ постройкѣ Полѣсскихъ дорогъ.

акцій. Въ слѣдующемъ году выкуплена Тамбово-Саратовская линія, построенная и эксплоатируемая Саратовскимъ и Кирсановскимъ земствомъ и обществомъ гор. Саратова. Дѣла дороги шли настолько плохо, что 10 декабря 1881 г. Министръ Финансовъ вошелъ съ представленіемъ въ Комитетъ Министровъ объ отпускѣ Обществу заимообразно суммъ для оплаты январскаго купона. Вскорѣ послѣ этого упомянутымъ двумъ земствамъ и обществу г. Саратова было предложено вовсе отказаться отъ правъ на дорогу и уплачивать ежегодно вмѣсто 384 т. р. мет., каковая сумма слѣдовала по гарантіи, лишь 261 т. кр. въ казну; земства и городъ согласились и дорога 5 января 1883 г. перешла въ казну, причемъ вмѣсто 5% гарантированныхъ земствомъ акцій выданы 4% правительственныя облигаціи.

Въ 1882 г. казна приступила къ постройкѣ своими средствами дороги Екатеринбургъ—Тюмень. На эту дорогу было много частныхъ предпринимателей, но Правительство уже не хотѣло отступить отъ намѣченнаго пути постройки ж. д. средствами казны. Кромѣ того въ то время имѣлось въ виду, что линія Екатеринбургъ—Тюмень войдетъ впослѣдствіи въ составъ Сибирской дороги, которую весьма важно было сохранить въ рукахъ Правительства.

Вскорѣ, однако, Сибирскую дорогу рѣшено было вести совершенно по другому направленію, именно отъ Самары на Уфу, Челябинскъ и далѣе на Востокъ. Къ постройкѣ линіи Самара— Уфа приступлено весною 1886 г.—также средствами Правительства.

Строя важнѣйшія линіи своими средствами, казна въ то же время продолжала постепенно выкупать частныя ж. д., каковой выкупъ не представлялъ для нея особыхъ трудностей въ виду финансовыхъ затрудненій большинства желѣзнодорожн. обществъ. Такъ въ 1886 г. выкуплена Ряжско-Моршанская линія; въ 87 г. Уральская (вслѣдствіе ея несостоятельности); въ 1889 г. — Закавказская (посредствомъ покупки акцій) и Ряжско - Вяземская (вопросъ о переходѣ въ казну облегчался окончаніемъ въ этомъ году данной по концессіи 15 лѣтней гарантіи;—акціонеры согласились замѣнить акціи 3% облигаціями); въ 1890 г. Козлово-Тамбовская; въ 1891 г. Либаво-Роменская (за 5 акцій по 125 р. мет. выдано 4—4% облигаціи по 100 руб.; на такія тяжкія условія акціонеры согласились въ виду крайней убыточности дороги) и Курско-Харьково-Азовская (былъ произведенъ разсчетъ согласно устава).

Въ срединѣ восьмидесятыхъ годовъ изданы весьма важныя узаконенія, относящіяся къ желѣзнымъ дорогамъ.

Такъ въ 1885 г. изданъ «Общій уставъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ» въ которомъ изложены права и обязанности желѣзнодорожныхъ обществъ. Условія выкупа ж. д. въ казну почти вездѣ одинаковы: за основаніе принимается чистый доходъ за 5 лучшихъ изъ 7 послѣднихъ лѣтъ; затѣмъ, по однимъ уставамъ эта сумма выплачивается до истеченія срока концессіи ежегодно; по другимъ уставамъ единовременно обществу выдается выкупная сумма, получаемая путемъ капитализаціи (обыкновенно изъ 5%) указаннаго дохода съ учетомъ по разсчету времени, остающагося до окончанія срока концессіи.

По истеченіи срока концессіи (75—87 лѣтъ) дорога безвозмездно переходитъ въ казну.

Высочайше утвержденнымъ 15 іюня 1887 г. мнѣніемъ Государств. Совѣта руководство тарифами ж. д. признано правомъ Правительства, а Высочайше утвержденнымъ 9 марта 1889 г. мнѣніемъ Государ. Совѣта учреждены въ составѣ Министерства Финансовъ особые органы, вѣдающіе все тарифное дѣло.

Въ томъ же году установлено не разрѣшать болѣе учрежденіе частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, которыя требовали бы гарантіи Правительства, а также не продавать и не сдавать въ аренду частнымъ обществамъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Послѣднее положеніе, однако, на практикѣ не всегда исполнялось, какъ это и будетъ видно впослѣдствіи.

Система развитія нашей желѣзнодорожной сѣти непосредственнымъ распоряженіемъ казны, начатая въ 1881 г., уже съ 1887 г. начала утрачивать своихъ сторонниковъ; въ концѣ восьмидесятыхъ годовъ казна ограничилась лишь постройкою небольшихъ стратегическихъ линій на западѣ и робкими шагами по отношенію къ Сибирскому пути. Все это можетъ быть объяснимо финансовыми затрудненіями Правительства и неспокойнымъ состояніемъ политическаго горизонта. Въ это время зародилась и назрѣвала новая система пользованія для желаемаго развитія желѣзнодорожной сѣти существующими наиболѣе состоятельными желѣзнодорожными обществами.

Начало примѣненія этой системы выразилось уже въ 1891 г. возбужденіемъ къ дальнѣйшей предпріимчивости обществъ Московско-Рязанской, Курско-Кіевской, Владикавказской и Рязанско-Козловской желѣзныхъ дорогъ.

Вопросъ о присоединеніи Казани къ общей сѣти ж. д. возникъ еще въ 1874 г., вопросъ этотъ разсматривался тогда въ связи съ вопросомъ о Сибирской дорогѣ.

Когда послѣднюю окончательно рѣшено было вести на Самару, то одновременно съ тѣмъ было поставлено отдѣльное соединеніе Казани съ сѣтью ж. д. Предпочтеніе отдано было линіи Муромъ-Лукояновъ-Казань, представленія о постройкѣ которой средствами казны ежегодно вносилось Министромъ Пут. Сообщ. въ Комитетъ Министровъ, но всѣ они остались безъ результата.

Въ концѣ 1890 г. отъ правленія Московско-Рязанской дороги поступила докладная записка о возможности для общества взять на себя постройку и эксплоатацію дороги отъ станціи Рязань черезъ Саранскъ до Казани. Самый характеръ этой записки, заявлявшей о возможности, а не ходатайство, обнаруживаетъ, что этотъ шагъ со стороны правленія являлся вынужденнымъ. И, дѣйствительно, общество въ данномъ случаѣ дѣйствовало по иниціативѣ Министра Финансовъ д. т. с. Вышнеградскаго. Созванное по дѣлу постройки этой линіи особое совѣщаніе подъ предсѣдательствомъ Предсѣдателя Комитета Министровъ д. т. с. Бунге постановило — предоставить обществу Московско - Рязанской дороги постройку линіи Москва—Казань, по предложенному обществомъ направленію. Дорога открыта въ концѣ 1893 г., причемъ необходимый для постройки линіи капиталъ былъ пріобрѣтенъ выпускомъ облигацій, на которыя Правительство дало гарантію 4% интереса и около 0,42% погашенія.

Вслѣдъ за Московско-Казанской, также не безъ побужденій со стороны Министра Финансовъ, приступили къ расширенію своей сѣти и другія желѣзнодорожныя общества.

Такъ обществомъ Рязанско-Козловской дороги построены линіи: Покровская Слобода—Уральскъ, Тамбовъ—Камышинъ и др.; обществомъ Рыбинско-Бологовской построены линіи Бологое—Псковъ, Москва—Виндава; обществомъ Московско - Ярославской построена линія Ярославль—Архангельскъ.

Въ результатѣ на 1 января 1898 г. оказалось что: *)

Общество Московско - Рязанской дороги, владѣвшее до 1891 г. 232 верстами, обратилось въ общество Московско-Казанской, имѣвшей сѣть въ 1,633 версты; общество Рязанско-Козловской дороги, имѣвшее линію въ 309 верстъ, будучи преобразовано въ Рязанско-Уральское, пріобрѣло сѣть въ 3.584 версты, т. е. въ $11^1/_2$ разъ большую;

Общество Курско-Кіевской дороги, имѣвшее дорогу въ 444 версты, преобразовавшись въ общество Московско - Кіево - Воронежской, развило сѣть до 1.980 верстъ.

Общество Грязе-Царицынской, владѣвшее линіею въ 671 версту, преобразовалось въ общество Юго-восточныхъ дорогъ и развило свою сѣть до 3.798 верстъ.

Общество Рыбинско-Бологовской дороги, владѣвшее 280 верстами, преобразовалось въ общество Московско-Виндаво-Рыбинской съ сѣтью въ 2.062 версты, и наконецъ:

Общество Московско-Ярославской дороги, имѣвшее въ своемъ распоряженіи только 585 верстъ, преобразовалось въ общество Московско-Ярославско-Архангельской и пріобрѣло сѣть въ 1820 верстъ.

Вышеизложенное показываетъ, что въ девятидесятыхъ годахъ прошлаго столѣтія мы встрѣчаемся съ новымъ видомъ желѣзнодорожной горячки, выразившейся какъ бы въ конкуренціи между большими обществами въ постройкѣ каждымъ изъ нихъ возможно большаго числа верстъ разныхъ новыхъ магистралей и развѣтвленій.

Что касается до постройки ж. д. казною, то за періодъ 1890—1900 г. ею проведена значительная часть Великой Сибирской дороги, Пермь-Котласская линія, дороги въ Средней Азіи и пр., во внутренней же Россіи казною выстроено не болѣе 500 верстъ. Такимъ образомъ въ этотъ періодъ казна стремилась проводить собственными средствами линіи на окраинахъ Имперіи, совершенно справедливо полагая, что внутри страны желѣзныя дороги могутъ быть свободно и безъ риска построены частными обществами.

Если въ періодъ 1890—1900 г.г. Правительство не отличалось щедростью въ распространеніи внутренней сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ постройкою новыхъ линій, то оно всетаки значительно расширило ее принятіемъ въ казну многихъ частныхъ дорогъ. За это время въ казну поступили: Орлово - Грязская (1892 г.). Московско - Курская, Балтійская, Оренбургская, Донецкая (1893 г.), Лозово - Севастопольская, Орлово - Витебская, до-

*) Дальнѣйшія цифры заключаютъ въ себѣ не только число верстъ желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ въ то время для движенія, но также и строящихся.

роги Главнаго Общества (1894 г.), Юго-западныя (1895 г.), Московско-Брестская, (1896 г.), Привислинскія (1897 г.) и др.

Нѣкоторыя изъ этихъ дорогъ (Донецкая, Лозово-Севастопольская) приняты по особому соглашенію между Министромъ Финансовъ и акціонерами съ замѣною гарантированныхъ акцій правительственными облигаціями. Соглашеніе это достигалось тѣмъ легче, что акціонеры, въ виду малодоходности дорогъ, никогда не получали дохода по акціямъ свыше гарантированныхъ %% и для нихъ было безразлично получать этотъ доходъ по акціямъ или по облигаціямъ. Другія дороги (Балтійская, Московско-Курская, Юго-западныя, Московско-Брестская, Главнаго Общества) были выкуплены на основаніи устава съ разсчетомъ дохода ихъ за послѣдніе годы. Значительный интересъ представляетъ послѣдовавшій 1 Января 1894 г. выкупъ въ казну дорогъ Главнаго Общества и упраздненіе вмѣстѣ съ тѣмъ самого Общества. Исключительнымъ обстоятельствомъ настоящаго дѣла является то, что оно велось въ глубочайшей тайнѣ, такъ что самъ Совѣтъ Управленія Главнаго Общества и только что состоявшееся общее собраніе акціонеровъ узнали о предстоявшемъ упраздненіи ихъ только тогда, когда дѣло оказалось рѣшеннымъ. Мотивомъ для выкупа линій общества послужила изъ года въ годъ возраставшая доходность линій этого Общества, почему заблаговременный выкупъ былъ для казны очень выгоденъ, промедленіе же могло доставить ей значительные убытки.

Выкупая дороги частныхъ обществъ, Правительство вмѣстѣ съ тѣмъ для округленія владѣнія нѣкоторыхъ крупныхъ частныхъ обществъ, по соглашенію съ сими послѣдними, уступило имъ нѣкоторыя казенныя дороги, а именно въ 1892 г. обществу Рязанско-Уральской ж. д. Козлово-Саратовскую линію въ 423 в.; въ 1893 г. обществу Юго-Восточныхъ дорогъ Орлово-Грязскую, а въ 1896 г. ему же нѣсколько участковъ Донецкой протяженіемъ 333 версты.

Обращаясь къ постройкѣ ж. д. за періодъ времени 1901—1910 г. слѣдуетъ отмѣтить, что желѣзнодорожное строительство въ Россіи за это время сильно сократилось. Причины этого явленія слѣдуетъ искать въ усиленномъ строительствѣ предшествовавшаго десятилѣтія, а также во внѣшнихъ и внутреннихъ событіяхъ этого времени. Тѣмъ не менѣе за этотъ періодъ казна совершенно закончила Великую Сибирскую дорогу, построила Сѣверную магистраль (Вологда-Вятка) и наконецъ соединила Среднюю Азію со внутренней Россіей (дорога Оренбургъ—Ташкентъ). Частными обществами построены: обществомъ Моск.-Винд.-Рыб. ж. д. линія Петербургъ—Витебскъ, что соединило линіи этого общества съ Петербургомъ; Рязанско-Уральской дорогой заволжскія линіи доведены до г. Астрахани, благодаря чему городъ этотъ, такъ долго остававшійся безъ желѣзныхъ дорогъ, былъ присоединенъ къ общей ихъ сѣти. Вовсе не расширило своей сѣти общество Юго-Восточныхъ дорогъ; Московско-Ярославско-Архангельская же съ 1 апрѣля 1900 г. перешла въ казну.

Съ цѣлью удешевленія расходовъ по управленію дорогъ Правительство 1-го января 1907 г. объединило казенныя дороги въ болѣе крупныя группы: такъ—изъ участка Обухово - Вологда и Московско-Яросл.-Арханг. дороги образованы Сѣверныя дороги; Курско-Харьково-Севастопольская и Харьково-Николаевская соединены подъ названіемъ Южныхъ ж. д., а С.-Петербурго-Варшавская, Балтійская и Псково Рижская соединены подъ названіемъ Сѣверо-западныхъ дорогъ.

За самое послѣднее время желѣзнодорожное строительство въ Россіи вновь оживляется, причемъ Правительство рѣшило привлечь къ этому дѣлу, на ряду съ уже существующими крупными желѣзнодорожными обществами, также и свѣжія силы. Какъ мы видѣли, въ Россіи съ 1887 г. не возникало ни одного новаго желѣзнодорожнаго общества, (если не считать обществъ Богословской, Гербы-Кѣлецкой дорогъ, имѣющихъ сравнительно небольшое протяженіе, а также подъѣздныхъ путей). Нынѣ картина мѣняется; возникло нѣсколько новыхъ обществъ: общество Сѣверо-Донецкой дороги, общество Армавиръ - Туапсинской дороги, Волго - Бугульминской, Сѣверо-Восточной Уральской и проч.

Важнѣйшее условіе образованія новыхъ обществъ — это отсутствіе правительственныхъ гарантій на акціонерные капиталы предпріятія. Какіе результаты будетъ имѣть эта новѣйшая желѣзнодорожная политика покажетъ, конечно, будущее.

Казна же въ настоящее время всецѣло занята постройкой Амурской дороги, идущей вдоль лѣваго берега Амура и имѣющей цѣлью, помимо стратегическихъ соображеній, оживить этотъ богатый край.

Подъѣздные пути.

Въ каждой странѣ по мѣрѣ развитія важнѣйшихъ желѣзнодорожныхъ сообщеній неизбѣжно возникалъ вопросъ о постройкѣ второстепенныхъ путей, которые соединяли бы съ магистральною сѣтью оставшіеся въ сторонѣ отъ нея города и торговые пункты.

Пути эти, носящіе названіе подъѣздныхъ или питательныхъ путей, однако, не обѣщали предпринимателямъ достаточной доходности, почему вопросъ о ихъ развитіи въ каждомъ государствѣ былъ связанъ съ денежными субсидіями и поддержками правительства.

Въ нашемъ отечествѣ вопросъ о подъѣздныхъ путяхъ впервые возникъ въ концѣ 60-хъ годовъ, но тогда пути эти предполагались шоссейными. Въ 1870 г. Министерство Путей Сообщенія внесло въ смѣту кредитовъ 500 тыс. руб. на устройство упомянутыхъ путей, но Государственный Совѣтъ исключилъ эту сумму на томъ основаніи, что подъѣздные пути имѣютъ мѣстное, а не государственное значеніе, почему расходъ на ихъ сооруженіе долженъ быть отнесенъ на средства заинтересованныхъ земствъ или желѣзнодорожныхъ обществъ. Тоже самое повторилось и въ 1872 г., но на этотъ разъ Государственный Совѣтъ призналъ денежное содѣйствіе казны въ этомъ дѣлѣ возможнымъ, но требующемъ отдѣльнаго разсмотрѣнія.

Денежнаго содѣйствія со стороны казны однако не оказывалось, мало того, тѣ немногіе пути, которые по характеру своему подходятъ къ понятію подъѣздныхъ путей, были обставлены въ противуположность заграничной практикѣ, финансовыми условіями болѣе тяжелыми, чѣмъ главные пути, напр. Новоторжская, Сестрорѣцкая, Муромская и др., дороги не смотря на то, что еще въ апрѣлѣ 1874 г. Государю Императору благоугодно было указать Министру Путей Сообщенія на крайнюю недостаточность у насъ подъѣздныхъ путей, а въ Высочайше утвержденномъ 9-го іюня 1882 г. Положеніи Ком. Мин. по тому же вопросу говорилось: „возможно большее развитіе питательныхъ вѣтвей представляется крайне желательнымъ и Правительство должно оказывать полное содѣйствіе лицамъ и обществамъ, заявляющимъ о желаніи строить подобныя дороги, въ особенности же въ тѣхъ случаяхъ, когда для ихъ осуществленія не испрашивается никакихъ со стороны казны пособій".

Въ то время если и строились какія либо вѣтви, то почти исключительно самими обществами магистральныхъ линій или владѣльцами промышленныхъ заведеній для соединенія ихъ съ существующими жел. дор. Вопросомъ этимъ надлежало заняться прежде всего нашимъ городамъ и земствамъ, но тѣ совсѣмъ остались безучастными къ нему; причины этого явленія были вѣроятно нижеслѣдующія: прежде всего, при необезпеченности благоустройства собственныхъ ближайшихъ потребностей нашихъ земствъ, городовъ и сельскихъ обществъ, едва ли и можно было надѣяться на какія-либо съ ихъ стороны матеріальныя жертвы въ такомъ дѣлѣ, какъ устройство подъѣздныхъ путей общаго пользованія; во вторыхъ, незаконченность нашей сѣти главныхъ линій могла вселять надежду, что въ непродолжительномъ времени желанный подъѣздной путь всетаки будетъ выстроенъ ближайшей магистральной линіей, какъ вѣтвь сей послѣдней; наконецъ, едва ли не самою существенною причиною была политика Правительства и недостатокъ законодательства по отношенію къ данному предмету.

Еще въ 1873 г. возникъ въ Министерствѣ Путей Сообщенія вопросъ о необходимости разработки правилъ о порядкѣ разрѣшенія постройки и эксплоатаціи подъѣздныхъ путей частнаго пользованія и только лишь 14 апрѣля 1887 г. Высочайше утверждено „Положеніе о подъѣздныхъ путяхъ къ желѣзнымъ дорогамъ", да и это Положеніе оказалось несоотвѣтствующимъ общимъ требованіямъ жизни или наоборотъ жизнь шла въ разладъ съ задачами Положенія.

Нѣкоторое оживленіе въ устройствѣ подъѣздныхъ путей началось лишь въ началѣ 90-хъ годовъ, когда (въ мартѣ 1890 г.) первоначально инженеръ Яловецкій, а вслѣдъ за нимъ д. с. с. Зайченко совмѣстно съ поч. гражд. Санинымъ обратились въ Министерство П. С. съ ходатайствами о разрѣшеніи имъ образовать акц. общества для сооруженія и эксплоатаціи подъѣздныхъ путей. Ходатайства этихъ лицъ были уважены. 26-го марта 1892 г. Высочайше утверждены уставы: „Перваго Общества подъѣздныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи" (по ходатайству Яловецкаго) и „Московскаго Общества для сооруженія и эксплоатаціи подъѣзд-

ныхъ путей въ Россіи" (по ходатайству Зайченко и Санина).

Въ то же время по мѣрѣ перехода частныхъ ж. д. въ казну и вообще развитія казенной сѣти естественно должна была возникать потребность въ большемъ числѣ подъѣздныхъ къ казеннымъ дорогамъ вѣтвей, которыя за отсутствіемъ частныхъ предпринимателей приходилось строить на средства Государственнаго Казначейства. До 1895 г. дѣло однако впередъ не двигалось за отсутствіемъ ассигнованій, не смотря на то, что заинтересованныя мѣстности очень часто обращались съ ходатайствами о постройкѣ подъѣздныхъ путей. 3 ноября 1894 г. Министръ Финансовъ вошелъ въ Государственный Совѣтъ съ представленіемъ о мѣрахъ для содѣйствія сооруженію дешевыхъ ж. д. мѣстнаго значенія. 4-го января 1895 года дѣло было разсмотрѣно въ Госуд. Совѣтѣ и послѣдовавшее мнѣніе удостоилось Высочайшаго утвержденія 2 мая 1895 г. Мнѣніемъ этимъ между прочимъ было положено ассигновать ежегодно не менѣе 10 милл. руб. на сооруженіе жел. дор. второстепеннаго значенія.

Но и послѣ этого постройка казенныхъ подъѣздныхъ путей подвигалась впередъ крайне слабо: до 1898 г. таковыхъ путей открыто не свыше 300 вер. Нѣсколько больше энергіи въ сооруженіи подъѣздныхъ путей проявили частные предприниматели, благодаря отсутствію прежнихъ стѣсненій при сооруженіи и эксплоатаціи ихъ и нѣкоторой поддержкѣ со стороны Правительства (право принудительнаго отчужденія, предоставленіе безплатно рельсъ и пр.). Такъ 21 апрѣля 1895 г. утвержденъ уставъ Орѣховскаго п. п.; 10 мая 1896 г.—уставъ Либаво-Газенпотскаго п. п.; 16 іюня 1898 г.—уставъ Лифляндскихъ п. п. и пр.

На 1 Декабря 1911 года Россія имѣла 62910 вер. рельсовыхъ путей, открытыхъ для движенія. *) Сѣть эта распредѣлялась между нижеслѣдующими желѣзными дорогами:

НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	Версты.
Дороги общаго значенія:	
Казенныя:	
Баскунчакская	51
Екатерининская	2557
Забайкальская	1695
Закавказскія	1690
Либаво-Роменская	1329
Московско-Брестская	1021
Моск.-Курская и Нижегородская	1069
Николаевская	1406
Пермская	2480
Полѣсскія	1838
Привислинскія	2221
Риго-Орловская	1448
Самаро-Златоустовская	1222
Сибирская	3139
Средне-Азіатская	2373
Сызрано-Вяземская	1297
Сѣверныя	2937
Сѣверо-Западныя	2504
Ташкентская	2088
Юго-Западныя	3868
Южныя	2993
Уссурійская	837
Ковель-Владим. Волынская	53
Итого	42116

НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	Версты.
Дороги общаго значенія.	
Частныя:	
Богословская	194
Бѣлгородъ-Сумская	139
Варшавско-Вѣнская	707
Владикавказская	2360
Волго-Бугульминская	340
Гербы-Кѣлецкая	125
Ейская	135
Лодзинская фабричная	75
Моск.-Винд.-Рыбинская	2425
Московско-Казанская	2052
Моск.-Кіево-Воронежская	2407
Рязанско-Уральская	4038
Сѣверо-Донецкая	531
Юго-Восточныя	3171
Итого	18699

НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ.	Версты.
Дороги мѣстнаго значенія.	
Частныя:	
Варшавскій под. путь	25
Гроецкій п. п.	34
Кувшиновскій п. п.	55
Ириновская	59
Либаво-Газенпотскій п. п.	45
Лифляндскіе п. п.	197
Лодзинско-Згержскій п. п.	8
Лодзинско-Пабіяницкій п. п.	11
Марковскій п. п.	18
Моск. О-во п. п. въ Россіи	301
Новозыбковскій п. п.	113
Первое О-во п. п. въ Россіи	1141
Петроковско-Сулеевскій п. п.	16
Приморская СПБ. Сестрорѣцк.	40
Стародубскій п. п.	32
Итого	2095
Всего	62910

*) За исключеніемъ Финляндскихъ (3377 в.) и Восточно-Китайской дороги (1615 в.), а также желѣзнодорожныхъ вѣтвей общее протяженіе которыхъ на 1 Декабря 1911 г. равнялось 1424 верстамъ.

Казенныя желѣзныя дороги.

Баскунчакская ж. д. соединяетъ Баскунчакское озеро съ лѣвымъ берегомъ Волги. Главный предметъ перевозки по дорогѣ составляетъ соль, добываемая изъ Баскунчакскаго озера.

Постройка дороги разрѣшена 6-го Февраля 1881 г., и производилась на средства Правительства.

Съ 22-го Марта 1908 г. дорога включена черезъ станцію Верхній-Баскунчакъ Астраханской линіи Рязанско-Уральской дороги въ прямое товарное сообщеніе.

Екатерининская ж. д. образовалась изъ сліянія слѣдующихъ желѣзно-дорожныхъ линій:

а) Первой Екатерининской; б) Донецкой Каменно-угольной; в) Константиновской; г) Второй Екатерининской; д) нѣкоторыхъ вѣтвей Юго-восточныхъ и Лозово-Севастопольской ж. д.д.

а) *Первая Екатерининская* ж. д. построена непосредственно казною.

Еще въ началѣ семидесятыхъ годовъ мѣстный землевладѣлецъ Александръ Николаевичъ Поль возбудилъ ходатайство передъ Правительствомъ о постройкѣ желѣзной дороги, которая соединяла бы Донецкій каменноугольный бассейнъ съ вновь открытыми имъ—А. Н. Полемъ залежами желѣзной руды, близь мѣстечка „Кривой Рогъ". Наступившая война 1877—1878 г.г. отодвинула на задній планъ постройку дороги и только лишь въ 1881 году было окончательно утверждено направленіе дороги, причемъ послѣдняя составилась изъ двухъ участковъ: восточнаго отъ станціи Ясиноватая до станціи Синельниково, и западнаго отъ станціи Екатеринославъ (нынѣ ст. Нижне-Днѣпровскъ на лѣвомъ берегу Днѣпра) до станціи Долинская съ мостомъ черезъ р. Днѣпръ, отверстіемъ въ 585 саж.

Участки соединялись вѣткою, принадлежавшей Лозово-Севастопольской ж. д., протяженіемъ 40 в. Участокъ этотъ присоединенъ къ Екатерининской дорогѣ 1 Января 1895 г. послѣ состоявшагося въ 1894 году перехода въ казну Лозово-Севастопольской дороги.

Въ 1882 г. 18 Февраля дорога получила наименованіе «Екатерининской» въ память Императрицы Екатерины II, въ царствованіе которой былъ присоединенъ къ Россіи Новороссійскій край.

Донецкая Каменноугольная ж. д. построена частнымъ обществомъ на основаніи концессіи, выданной Почетному Гражданину С. И. Мамонтову 4 Февраля 1876 года. Длина Донецкой Каменноугольной ж. д. со всѣми вѣтвями опредѣлилась въ 476 вер. 1-го Октября 1880 г. къ Донецкой дорогѣ присоединена *Константиновская ж. д.*, отъ ст. Константиновка Курско-Харьково-Азовской ж. д. до ст. Еленовка, протяженіемъ 85 верстъ, построенная Обществомъ «Константиновской» ж. д., а 1-го Ноября 1883 г. была открыта для движенія Еленово-Маріупольская вѣтвь, протяженіемъ 99 в.

Донецкая Каменноугольная ж. д. съ 1-го Іюля 1893 г. принята въ казну, при чемъ общая длина дороги опредѣлялась—661 вер.

Съ 1894 г. начался раздѣлъ Донецкой дороги: Краматорская—Попасная, Ступки—Бахмутъ, Константиновка—Ясиноватая и Никитовка—Государевъ-Байракъ, протяженіемъ 136 вер. отошли въ Управленіе бывшей Курско-Харьково-Азовской жел. дор., а остальныя линіи отошли къ Екатерининской дорогѣ.

Въ 1896 г. изъ числа вѣтвей. отошедшихъ къ Екатерининской жел. дор., участки: Звѣрево—Дебальцево, Попасная—Лисичанскъ и Хацепетовка—Дебальцево съ Лисичанскою вѣтвью, всего протяженіемъ 333 вер., были переданы въ аренду Обществу Юго-Восточныхъ жел. дор.; линіи эти работали въ убытокъ, и Правительство вынуждено было въ 1902 году взять ихъ обратно въ казенное управленіе, присоединивъ ихъ къ Екатерининской ж. д.

Вторая Екатерининская ж. д. состоитъ изъ линій: Долгинцево—Волноваха, Апостолово—Николо-Козельскъ, Караванная—Чернухино; Макѣевскаго подъѣздного пути; вся длина съ вѣтвями 574 вер. Движеніе по всей дорогѣ открыто въ 1904 г. за исключеніемъ перегона Кичкасъ—Александровскъ, гдѣ движеніе открыто въ виду постройки моста черезъ Днѣпръ лишь въ 1908 году.

Общее протяженіе современной Екатерининской дороги—2557 вер. *) Главнѣйшіе ея участки слѣдующіе: а) Ясиноватая—Долинская—473 вер.; б) Верховцево—Долгинцево—112 вер.; в) Чаплино—Бердянскъ—195 вер. (бывшая Первая Екатерининская ж. д.); г) Долгинцево—Волноваха—400 вер.; д) Караван-

*) Протяженіе желѣзнодорожныхъ линій какъ въ данномъ случаѣ, такъ и по отношенію къ остальнымъ дорогамъ показано на 1 декабря 1911 г. примѣнительно къ вышепомѣщенной таблицѣ.

ная—Дебальцево—112 вер. (бывшая Вторая Екатерининская ж. д.); е) Дебальцево—Маріуполь—195 вер.; ж) Ростовъ—Горловка—227 вер.; з) Дебальцево—Миллерово—176 вер.; и) Дебальцево—Звѣрево—146 в.; і) Дебальцево—Купянскъ—219 вер. (бывшая Донецкая дорога).

Забайкальская ж. д., начата постройкой на средства казны въ Сентябрѣ 1895 года. Дорога открывалась для движенія участками: Мысовая—Китайскій Разъѣздъ—Срѣтенскъ и участокъ Иркутскъ—Байкалъ 1-го Іюля 1900 г.; участокъ Китайскій разъѣздъ—Маньчжурія 11 Октября 1901 года.

Сооруженіе *Кругобайкальской ж. д.* въ виду техническихъ трудностей и дороговизны постройки откладывалось, причемъ предполагалось ж. д. замѣнить переправой черезъ озеро Байкалъ, при посредствѣ пароходовъ-ледоколовъ. Подобная переправа, однако, оказалась неудобной и весною 1901 года, приступлено къ работамъ по сооруженію Кругобайкальской ж. д., протяженіемъ 200 вер., отъ ст. Переемной до ст. Байкалъ. Работы по сооруженію дороги закончены въ 1905 г.

Протяженіе Забайкальской дороги 1695 вер.; участки: 1) Иркутскъ—Байкалъ 61 в.; 2) Байкалъ—Танхой 189 в.; 3) Танхой—Маньчжурія 1174 в.; 4) Китайск. разъѣз.—Срѣтенскъ 252 в.; 5) вѣтви въ Нерчинскѣ и Иркутскѣ 17 в.

Закавказская желѣзная дорога образовалась изъ слѣдующихъ желѣзнодорожныхъ линій: А) Участковъ дорогъ, сооруженныхъ на средства Общества Закавказскихъ ж. дор.: а) отъ Поти до Тифлиса 289 вер.; б) отъ Ріона до Кутаиса 7 вер.; в) отъ Баку до Сураханы 28 вер.; г) отъ Тифлиса до Баку 515 вер.; д) отъ ст. Самтреди до Батума 98 вер.; е) отъ Кутаиса до Тквибули 41 вер. Б) Участковъ дорогъ, сооруженныхъ средствами казны: I—ширококолейные участки: а) с. Михайлово—Боржомъ—27 вер.; б) Тифлисъ—Карсъ—279 вер.; в) Александрополь—Эривань—145 вер.; г) Улуханлу—Джульфа (Персидская граница) 177 вер. II. Узкоколейные участки: а) Чіатурская вѣтвь отъ Шаропани до Сачхери—50 вер.; б) Бакурьянская вѣтвь отъ Боржома до Бакурьяни—35 вер.

Поти-Тифлиская желѣзная дорога. Постройка дороги отъ Поти до Тифлиса началась въ іюлѣ 1865 года за счетъ Правительства съ употребленіемъ на земляныя работы войскъ. Засимъ, согласно Высочайше утвержденному 25 іюня 1867 г. уступочному договору, выдана концессія англійскимъ предпринимателямъ баронету Перкинсу и Фридриху Пауэру. Учредители обязывались образовать общество для окончательнаго устройства и эксплоатаціи жел. дор. отъ Поти до Тифлиса, при чемъ имѣли принять отъ Правительства всѣ произведенныя уже казной работы.

Уставъ Общества Поти-Тифлисской ж. д. утвержденъ 16 Ноября 1873 г.

22 Октября 1879 года Высочайше повелѣно переименовать Общество Поти-Тифлисской ж. д. въ Общество Закавказской ж. д. и тогда же разрѣшено Обществу продолжать дорогу отъ *Тифлиса* до *Баку*. Въ 1880 г. Обществу Закавказской ж. д. разрѣшено выстроить участокъ *Батумъ—Самтреди*, а въ 1883 году участокъ *Кутаисъ—Тквибули*.

Закавказская ж. д. съ 1 Августа 1889 г. перешла въ казну, которою затѣмъ выстроены остальные участки Закавказской дороги (*Тифлисъ—Карсъ, Михайлово—Боржомъ, Александрополь—Эривань* и др.).

Вдоль линіи Закавказской жел. дор. отъ Баку до Батума (842 вер.) сооруженъ на средства казны трубопроводъ для перекачки керосина, открытый въ 1900-906 г.г.

Либаво-Роменская ж. д. образовалась изъ слiянія двухъ ж.-д. линій: Либавской и Ландварово-Роменской.

Концессія на сооруженіе перваго участка *Либавской* ж. д. отъ Кошедары до Либавы (294 в.) была выдана барону Фитингофу и ст. сов. Шипову. Уставъ Общества былъ утвержденъ 19-го Марта 1871 года. 18-го Марта 1872 г. разрѣшена Обществу постройка второго участка Либавской дороги отъ ст. Радзивилишки до ст. Калкуны Варшавской дороги (186 в.).

Концессія на образованіе акціонернаго общества на сооруженіе *ЛандваровоРоменской* жел. дор. (712 в.) была выдана ст. сов. фонъ-Мекку. Уставъ Общества утв. 25 Декабря 1871 года.

По уставу, утвержденному 20 Мая 1877 года, изъ слiянія двухъ Обществъ: Либавской ж. д. и Ландварово-Роменской ж. д. образовалось Общество Либаво-Роменской желѣзной дороги. Совмѣстная эксплоатація соединенныхъ дорогъ началась съ 1 Іюня 1876 года.

Съ 1 Мая 1891 года Либаво-Роменская ж. д. перешла въ вѣдѣніе казеннаго управленія.

Московско-Брестская жел. дор. образовалась изъ слiянiя двухъ дорогъ: Московско-Смоленской—397 вер. и Смоленско-Брестской дороги—628 вер.

Желѣзная дорога *отъ Москвы до Смоленска* построена *Обществомъ Московско-Смоленской* дороги на основанiи концессiи, Высочайше утвержденной 15 Декабря 1869 г.

Дорога отъ *Смоленска* до *Брестъ-Литовска* построена тѣмъ же Обществомъ Московско-Смоленской дороги, которое въ началѣ Февраля 1870 года вошло съ ходатайствомъ о выдачѣ концессiи на сооруженiе Смоленско-Брестской ж. д. и о соотвѣтственномъ переименованiи Общества въ Общество Московско-Брестской желѣзной дороги, каковое ходатайство Общества было уважено 4-го Марта 1870 года.

1-го Iюля 1896 года Московско-Брестская ж. д. протяженiемъ 1028 верстъ принята въ казну. *)

Московско-Курская, Московско-Нижегородская и Муромская желѣзныя дороги образовались изъ слiянiя трехъ желѣзнодорожныхъ линiй съ вѣтвями: Московско-Курской, Московско-Нижегородской и Муромской.

Дорога отъ *Москвы* до *Курска* построена на средства Государственнаго Казначейства.

1-го Мая 1871 года Высочайше разрѣшено продать Московско-Курскую жел. дор. частному Обществу. 21-го Мая 1871 г. утвержденъ уставъ *Общества Московско-Курской* ж. д., которому дорога и передана 14 Февраля 1872 года.

31 Октября 1893 г. Московско-Курская ж. д. перешла въ казну.

Дорога отъ *Москвы* до *Н.-Новгорода* построена „Главнымъ Обществомъ Россiйскихъ желѣзныхъ дорогъ" и перешла въ казну одновременно съ другими линiями Общества, т. е. 1-го Января 1894 года.

Муромская ж. д. построена *Обществомъ Муромской ж. д.*, учредителями котораго состояли: бар. Александръ Паленъ, отставной поручикъ Зиновiй Никифоровъ; уставъ утв. 4-го Мая 1873 года. Дѣла Общества шли крайне неудачно, почему уже съ 1-го Октября 1885 г. дорога поступила въ вѣдѣнiе казны.

Протяженiе всѣхъ путей на 1 Декабря 1911 г.—1069 вер.; въ томъ числѣ Москва—Курскъ—501 вер.; Москва—Н.-Новгородъ—412 вер.; Ковровъ—Муромъ 101 вер.

Николаевская желѣзная дорога образовалась путемъ слiянiя дорогъ: Николаевской (С.-Петербургъ—Москва—609 вер.); портовой вѣтки (Путиловская 23 вер.); Новоторжской и Ржево-Вяземской (участокъ Лихославль—Вязьма—243 вер.); Боровичской (Угловка—Боровичи—28 вер.); линiи Бологое-Полоцкъ 447 вер.; и Московско—Окружной—51 вер. Общее протяженiе современной Николаевской дороги — 1406 вер. *Николаевская* дорога строилась на средства казны и открыта для общественнаго пользованiя на всемъ своемъ протяженiи 1-го ноября 1851 года Дорога носила тогда названiе С.-Петербурго-Московской; названiе Николаевской она получила 8-го Сентября 1855 г. Дѣйствительная длина дороги отъ С.-Петербурга до Москвы 604 версты. Вслѣдствiе же постройки въ 1881 году Веребьинскаго обхода, въ виду крутизны прежняго пути протяженiе дороги увеличилось на 5 верстъ.

8-го iюня 1868 состоялось Высочайшее повелѣнiе о передачѣ Николаевской жел. дор. Главному Обществу Россiйскихъ ж. д., которое и вступило во владѣнiе дорогой съ 1 сентября того же года.

Съ 1 января 1894 г. Николаевская дорога вновь принята въ казну; при чемъ къ ней присоединена Портовая вѣтвь (Путиловская ж. д.).

Путиловская дорога сооружена Дѣйств. Ст. Сов. Путиловымъ, для соединенiя его завода, расположеннаго въ 8 верстахъ отъ С.-Петербурга, съ желѣзными дорогами: Петергофскою, Варшавскою, и Николаевскою. Самостоятельная эксплоатацiя дороги, представлявшей лишь сѣть короткихъ вѣтвей, оказалась убыточною, а потому признано было цѣлесообразнымъ взять дорогу въ казну и вмѣстѣ съ построенною (1882—1885 г.) средствами казны Гутуевскою вѣтвью подъ общимъ наименованiемъ *Портовой вѣтви Николаевской ж. д.* передать въ эксплоатацiю Главному Обществу Россiйскихъ ж. д., каковая передача и состоялась 16 апрѣля 1885 года.

18-го августа 1895 г. послѣдовало Высочайшее соизволенiе на полное слiянiе Николаевской, Новоторжской и Ржево-Вяземской ж. д., съ присвоенiемъ соединеннымъ дорогамъ общаго наименованiя Николаевская ж. д. Къ Николаевской дорогѣ присоединена 1 января 1896 г. и Боровичская ж. д.

Уставъ Общества подъ наименованiемъ „*Общества Новоторжской ж. д.*" утвержденъ 7 авг.

*) Въ 1912 г. Московско-Брестская ж. д. переименована въ Александровскую ж. д.

1870 года. 23 іюня 1872 года утвержденъ новый уставъ, по которому обществу предоставлялось продолжить дорогу отъ Торжка до гор. Ржева.

1-го іюля 1894 г. дорога вмѣстѣ съ находящейся въ арендѣ Общества казенной *Ржево-Вяземской* ж. д. (открыта осенью 1888 г. и еще до своего окончанія сдана 8-го іюля 1888 г. въ аренду О-ву Новоторжской дороги) принята въ казну и вскорѣ присоединена къ Николаевской ж. д.

Концессія на устройство *Боровичской* ж. д., выданная поч. гр. Ивану Суздальцеву, была Высочайше утверждена 15 декабря 1872 года. 15 августа 1895 г. Боровичская ж. д. принята въ казну и 1-го января 1896 г. присоединена къ Николаевской ж. д.

5-го мая 1901 года Высочайше повелѣно приступить къ сооруженію Сѣверной ж. д. С.-Петербургъ—Тихвинъ,—Череповецъ,—Вологда,—Буй,—Галичъ—Вятка средствами и распоряженіемъ казны. Съ 1-го января 1906 года участокъ—С.-Петербургъ—Вологда протяженіемъ 562 вер. (Обухово—Вологда 550) съ вѣтвью Званка—Гостинополье (12 вер.) присоединенъ къ Николаевской желѣзной дорогѣ, а съ 1 января 1907 г. участокъ этотъ изъятъ изъ вѣдѣнія Николаевской ж, д. и присоединенъ къ Сѣвернымъ желѣзнымъ дорогамъ.

Желѣзнодорожная линія: „*Бологое-Полоцкъ*" сооружена средствами казны. 1-го января 1907 г. дорога передана въ эксплоатацію Николаевской ж. д. вмѣстѣ съ только что построеннымъ участкомъ Полоцкъ—Волковыскъ; 1-го октября 1910 г. послѣдній участокъ переданъ Полѣсскимъ дорогамъ.

Первый проектъ *Московской Окружной дороги* появился 1869 г. Это проектъ Московскаго купца Сушкина. Затѣмъ съ подобными проектами выступали: А. Н. Горчаковъ и Пороховщиковъ, Общества Московско-Курской, Ярославской и Рязанско-Уральской желѣзныхъ дорогъ. Въ концѣ концовъ къ постройкѣ Окружной дороги было приступлено средствами казны 19 іюля 1903 года; дорога открыта 19 іюля 1908 г. и присоединена къ Николаевской ж. д.

Пермская жел. дор. образовалась изъ слiянiя дорогъ: а) Уральской-Горнозаводской; б) Екатеринбургъ-Тюменской; в) Екатеринбурго-Челябинской; г) Пермь-Котласской; д) Лысьвенской вѣтви; е) Салдинской вѣтви и ж) Пермь II-Кунгуръ-Екатеринбургъ I.

Уральская-Горнозаводская ж. д. (Пермь-Екатеринбургъ и вѣтвь Чусовская-Березники) построена частнымъ Обществомъ, уставъ котораго утвержденъ 22 февраля 1874 года. 23-го апрѣля 1886 г. дорога перешла въ собственность казны. Съ 1-го января 1888 г. Уральская дорога слита съ Екатеринбурго-Тюменской ж. д. съ учрежденіемъ одного общаго управленія для обѣихъ дорогъ. Соединеннымъ линіямъ присвоено наименованіе „Уральской жел. дороги". Съ 1-го января 1898 года Уральская жел. дор. переименована въ *Пермь-Тюменскую* желѣзную дорогу.

Екатеринбурго-Тюменская ж. д. Постройка дороги отъ Екатеринбурга до Тюмени распоряженіемъ правительства разрѣшена Комитетомъ Министровъ 4-го Марта 1883 г. Къ Екатеринбургъ-Тюменской ж. д. примыкаетъ Каменская вѣтвь (Синарская-Богдановичъ), сооруженная Управленіемъ этой дороги.

Екатеринбургъ-Челябинскій участокъ сооруженъ непосредственнымъ распоряженіемъ Управленія Казенныхъ ж. д. и строился на средства казны; открытъ 15 окт. 1896 г. и съ того времени переданъ въ эксплоатацію Уральской ж. д.

Пермь-Котласская линія построена въ силу Высочайше утвержденнаго 13 мая 1894 г. положенія Комитета Сибирской ж. д.; открыта 1-го ноября 1899 г. и 1-го января 1900 г. соединена въ одно управленіе съ Пермь-Тюменской ж. д., подъ общимъ наименованіемъ „*Пермской жел. дороги*".

Постройка *Лысьвенскаго подъѣздного пути*, нынѣ Лысьвенская вѣтвь Пермской ж. д. производилась распоряженіемъ и средствами владѣльца Лысьвенскаго завода графа Шувалова. 15 апрѣля 1905 года вѣтвь включена въ прямое сообщеніе.

Салдинская вѣтвь построена въ 1896 году средствами Управленія Нижне-Тагильскаго завода Демидова князя Санъ-Донато. Лысьвенская и Салдинская вѣтви составляютъ собственность казны. Капиталъ же, израсходованный строителями, возмѣщается изъ провозной платы съ грузовъ, отправляемыхъ и прибывающихъ на вѣтви.

Постоянное движеніе по линіи: *Заимки-Кунгуръ* (нынѣ Пермь II-Екатеринбургъ I) открыто 6 Декабря 1909 года.

Протяженіе всѣхъ путей равно 2480 вер. Составляется оно изъ участковъ: Пермь I—Екатеринбургъ—467 вер; Екатеринбургъ I —Тюмень—309 вер.; Екатеринбургъ II—Челябинскъ—225 вер.; Пермь I—Котласъ—812 вер.; Пермь II—Кунгуръ—Екатеринбургъ—356 вер.; Чусовская—Соловарни—195 в. и прочихъ вѣтвей 114 верстъ.

Полѣсскія желѣзныя дороги образовались изъ слѣдующихъ желѣзнодорожныхъ линій: а) Жабинско-Пинской; б) Вильно-Ровенской и Лунинецъ-Пинской; в) Барановичи-Бѣлостокской; г) Лунинецъ-Гомельской; д) Гомель-Брянской; е) Полоцкъ-Волковыскъ съ вѣтвью Мосты-Гродно.

Дорога *отъ Пинска до станціи Жабинка* Московско-Брестской дороги разрѣшена была къ постройкѣ 29 мая 1882 г. Особенность этой дороги та, что она была разрѣшена къ постройкѣ распоряженіемъ Военнаго Вѣдомства, преслѣдовавшаго цѣль опыта дешевой и скорой постройки, организованными передъ тѣмъ военными желѣзнодорожными баталіонами. 1-го сентября 1883 года дорога передана въ вѣдѣніе Министра Путей сообщенія.

Послѣ постройки линіи Военнымъ Министромъ 24 января 1883 г. былъ возбужденъ вопросъ о необходимости постройки стратегическихъ желѣзныхъ дорогъ черезъ Полѣсье. 14-го февраля 1883 г. послѣдовало Высочайшее повелѣніе Министру Путей Сообщенія принять всѣ мѣры къ своевременному не позднѣе, какъ въ трехлѣтній срокъ сооруженію Полѣсскихъ ж. д.: *Вильно-Ровно,* съ вѣтвями *Барановичи - Бѣлостокъ* и *Пинскъ-Гомель,* всего около 1075 вер. за сумму, согласно исчисленію Военнаго Министерства 19 тысячъ рублей съ версты безъ стоимости рельсовъ,скрѣпленій, верхняго балласта и подвижного состава и безъ оборотнаго капитала, при содѣйствіи желѣзнодорожныхъ баталіоновъ. Къ работамъ было приступлено 12 мая 1883 года, окончены же онѣ на всѣхъ вышеперечисленныхъ участкахъ въ 1886 году.

Къ работамъ по постройкѣ *Гомель-Брянскаго* участка Полѣсскихъ ж. д. приступлено въ сентябрѣ 1885 года. Постройка производилась непосредственнымъ распоряженіемъ Министерства Путей Сообщенія. Съ окончаніемъ Гомель-Брянской линіи составился одинъ непрерывный путь отъ Брянска до Брестъ-Литовска. Участокъ *Полоцкъ-Волковыскъ* построенъ казною и открытъ 1 января 1907 г.; до 1-го октября 1910 г. находился въ вѣдѣніи Николаевской ж. д., а съ этого срока переданъ Полѣсскимъ дорогамъ. Участокъ Полѣсскихъ ж. д. Сарны-Ровны переданъ 1-го мая 1896 г. въ вѣдѣніе Юго-Западныхъ дорогъ.

Протяженіе всѣхъ путей—1838 вер.: Вильно—Сарны—396 вер.; Барановичи—Бѣлостокъ—204 вер.; Брестъ — Жабинка — Брянскъ — 757 вер.; Полоцкъ—Волковыскъ съ вѣтвью Мосты—Гродно—449 вер.; Василевичи—Хойники --42 вер.

Привислинскія ж. д. образовались изъ сліянія отдѣльныхъ главныхъ линій: 1) Варшаво-Тереспольской, 2) Привислинской дороги, 3) Обводной кругомъ Варшавы, 4) Ивангородъ-Домбровской дороги; линій 5) Брестъ-Холмъ, 6) Сѣдлецъ-Малкинъ, 7) Лапы-Остроленка-Малкинъ (Принаревская ж. д.,) 8) Остроленка-Пилява, 9) Луковъ- Люблинъ, 10) Волковыскъ-Сѣдлецъ, 11) Брестъ-Граево, 12) Ковель-Брестъ, 13) Бѣльскъ-Бѣловѣжъ.

Варшаво-Тереспольская ж. д. построена частнымъ Обществомъ, на основаніи концессіи, выданной правительствомъ Царства Польскаго банкиру Леопольду Кроненбергу, которымъ и образовано Общество Варшаво-Тереспольской желѣзной дороги. Съ 1 іюня 1892 г. Варшаво-Тереспольская ж. д. вмѣстѣ съ бывшими у нея въ арендѣ Правительственными участками: Тересполь-Брестскимъ, Брестъ-Холмскимъ и Сѣдлецъ-Малкинскимъ перешла въ казенное управленіе.

Привислинская ж. д. (отъ ст. Ковель, черезъ Люблинъ, Варшаву, Млаву до Прусской границы), построена частнымъ Обществомъ, уставъ котораго утвержденъ 22 февраля 1874 года. Въ октябрѣ 1876 года Обществу Привислинской ж. д. была передана сооруженная правительствомъ *Обводная кругомъ гор. Варшавы* желѣзнодорожная вѣтвь. Съ 1-го іюля 1897 г. Привислинская ж. д. перешла въ казну. Съ 1-го января 1898 г. подъ ея управленіе отданы: Варшаво-Тереспольская ж. д. и строющійся участокъ Луковъ-Люблинъ.

Ивангородо-Домбровская ж. д. сооружена Обществомъ Ивангородо-Домбровской желѣзной дороги. Положеніе о сооруженіи дороги было Высочайше утверждено 10 іюля 1881 года. 10-го января 1900 г. Ивангородо-Домбровская ж. д. перешла въ Казенное Управленіе, а съ 1-го января 1901 г. присоединена къ Привислинскимъ ж. д.

Дороги: *Сѣдлецъ-Малкинская и Брестъ-Холмская* строились непосредственнымъ распоряженіемъ Министра Путей Сообщенія; открыты обѣ 9-го іюля 1887 г. и съ того же срока отданы въ аренду Обществу Варшаво-Тереспольской ж. д., съ которою вмѣстѣ и перешли обратно въ казну 1-го іюня 1892 года.

Сооруженіе *Принаревской* ж. д. (*Лапы-Остроленка-Малкинъ*) произведено непосредствен-

нымъ распоряженіемъ казны. Движеніе открыто 15 ноября 1893 года и тогда же этотъ участокъ былъ присоединенъ къ Варшаво-Тереспольской ж. д. Въ 1897 году казною Припаревская линія продолжена отъ Остроленки до Пилявы.

Участокъ *Луковъ-Люблинъ* построенъ непосредственно распоряженіемъ Правительства. *Бѣловѣжская* вѣтвь Бѣльскъ-Бѣловежъ построена частью Обществомъ Юго-Западныхъ ж. д., частью Правительствомъ. Участокъ *Брестъ-Граево* построенъ *Обществомъ Брестъ-Граевской ж. д.*; съ 17 февраля 1878 г. вошелъ въ составъ Юго-Западныхъ дорогъ. Съ 1-го Января 1907 г. участокъ переданъ изъ управленія Юго-Западныхъ дорогъ въ вѣдѣніе Привислинскихъ ж. д.

Ковель-Брестскій участокъ построенъ *Обществомъ Кіево-Брестской ж. д.* До 1-го января 1908 г. участокъ находился въ вѣдѣніи Юго-Западныхъ ж. д. (съ 17 февраля 1878 г.), съ этого же числа переданъ въ вѣдѣніе Управленія Привислинскихъ ж. д. Участокъ *Волковыскъ-Сѣдлецъ* построенъ Правительствомъ и по постройкѣ переданъ въ эксплоатацію Привислинскихъ ж. д.

Общее протяженіе—2221 вер.; главные участки Варшава—Брестъ—199 вер.; Брестъ—Холмъ—106 вер.; Лапы—Малкинъ—133 вер.; Остроленко—Пилява—126 вер.; Ковель—Млава—429 вер.; Скаржиско—Колюшки—108 вер.; Брестъ—Граево—204 вер.; Ковель—Брестъ—108 вер.; Волковыскъ—Сѣдлецъ—184 вер.

Риго-Орловская ж. д образовалась 1-го января 1895 года изъ сліянія нижеслѣдующихъ желѣзныхъ дорогъ: а) Орловско-Витебской, б) Динабурго-Витебской, в) Митавской, г) Риго-Динабургской, д) Риго-Больдерааской; 10-го мая 1896 г. къ Риго-Орловской дорогѣ присоединена е) Риго-Туккумская; 24 декабря 1902 г.—ж) Витебскъ-Жлобинская ж. д.

Орловско-Витебская ж. д. построена частнымъ Обществомъ, уставъ котораго утвержденъ 3-го мая 1868 года. Съ 1-го февраля 1894 года дорога принята въ казну.

Дорога отъ Динабурга до Витебска построена Обществомъ *Динабурго-Витебской ж. д.*, образованнымъ въ Англіи на основаніи законовъ этой страны. Съ 15-го іюня 1894 г. дорога была принята въ казну. Риго-Динабургская (Двинская ж. д.) построена *Обществомъ Риго-Динабургской ж. д.* 9-го марта 1878 г. къ Риго-Динабургской ж. д. присоединена была *Риго-Больдерааская ж. д.;* протяженіемъ 17 верстъ. 1-го января 1894 года дороги приняты въ казну.

Митавская ж. д. Въ началѣ было образовано Общество для сооруженія ж. д. отъ Риги (Торенсбергъ) лишь до Митавы (Риго-Митавская ж. д.) протяженіемъ 37 вер. За симъ Обществу Риго-Митавской ж. д. было разрѣшено продолжать дорогу отъ Митавы до ст. Можейко (Муравьево) Либаво-Роменской ж. д. Вся линія получила названіе Митавской ж. д. 1-го января 1894 г. Митавская ж. д. перешла въ казну.

Желѣзная дорога *отъ Риги до гор. Туккума* (Курляндской губ.) построена на основаніи концессіи, выданной 4 мая 1873 г. Ратсгеру города Риги Александру Федоровичу Фальтину. Съ 1-го января 1891 г. Риго-Туккумская ж. д. перешла въ казну и съ того же числа передана въ эксплоатацію Обществу Риго-Динабургской ж. д. 10-го мая 1896 г. включена въ составъ Риго-Орловской ж. д.

Витебскъ-Жлобинская ж. д. сооружена непосредственнымъ распоряженіемъ казны.

Общее протяженіе Риго-Орловской дороги 1448 в. Главные участки: Рига—Орелъ—938 вер.; Зассенгофъ—Туккумъ—56 вер.; Витебскъ—Жлобинъ—262 вер.; Торенсбергъ—Митава—Муравьево—124 вер.

Самаро-Златоустовская ж. д. составилась изъ сліянія слѣдующихъ жел. дорогъ: 1) Оренбургской желѣзной дороги (участокъ Батраки-Кинель), 2) Самаро-Уфимской, 3) Уфа-Златоустовской, 4) Златоустъ-Челябинской, 5) Кротовскаго узкоколейнаго пути (Кротовка-Сергіевка). *Оренбургская* желѣзная дорога отъ ст. Батраки, бывшей Моршанско-Сызранской ж. д. до города Оренбурга сооружена Обществомъ Оренбургской ж. д., уставъ котораго утвержденъ 22 февраля 1874 г. 1-го января 1877 г. было открыто временное пассажирское и товарное движеніе на всемъ протяженіи дороги, кромѣ моста черезъ р. Волгу. 30 августа 1880 г. было открыто движеніе и черезъ Волжскій мостъ, названный Александровскимъ мостомъ. Съ 1-го января 1893 г. Оренбургская ж. д. перешла въ казну и присоединена къ Самаро-Златоустовской дорогѣ съ наименованіемъ обѣихъ дорогъ „Самаро-Златоустовская ж. д. съ Оренбургской вѣтвью».

Участокъ отъ Кинеля до Оренбурга, протяженіемъ 354 вер. переданъ съ 1-го января 1905 года въ вѣдѣніе Ташкентской ж. д.

Самаро-Уфимская ж. д. начинается отъ Оренбургской ж. д. въ 38½ верстахъ отъ Самары у станціи Кинель, служащей узловой станціей обѣихъ дорогъ. Построена средствами казны. Работы окончены въ концѣ лѣта 1888 года. Самаро-Уфимская ж. д. представляетъ собой первый участокъ магистральной линіи отъ Самары черезъ Уфу въ Златоустъ и далѣе въ Сибирь.

Уфа-Златоустовская линія. Въ началѣ 1888 года приступлено къ постройкѣ линіи Уфа-Златоустъ. Движеніе открыто 8 сентября 1890 г. 24 августа 1890 г. желѣзнодорожныя линіи Уфа-Златоустъ и Самара-Уфа соединены въ одну линію подъ общимъ наименованіемъ „Самаро-Златоустовской ж. д."

Златоустъ-Челябинская ж. д. построена непосредственнымъ распоряженіемъ казны; движеніе открыто 25 октября 1892 г. и тогда же линія эта присоединена къ Самаро-Златоустовской ж. д.

Протяженіе всѣхъ путей—1222 вер.; въ томъ числѣ: Батраки—Челябинскъ—1058 вер.; Бердяушъ—Бакалъ 48 вер.; Вязовая—Катавъ—Ивановскій заводъ—34 версты; Кротовка-Сургутъ—80 в.

Сибирская ж. д. (Челябинскъ—Иркутскъ) построена непосредственнымъ распоряженіемъ казны, подъ наблюденіемъ Управленія по сооруженію Сибирской ж. д.

До 1-го Января 1900 г. Сибирская ж. д. дѣлилась на двѣ самостоятельныя дороги: Западно-Сибирскую отъ Челябинска до Оби (Ново-Николаевска), протяженіемъ 1334 вер. и Средне-Сибирскую отъ Оби (Ново-Николаевска) до Иркутска—1804 вер. включая вѣтвь на гор. Томскъ (до пристани Черемошники). Съ 1-го Января 1900 г. обѣ дороги слиты въ одно Управленіе подъ общимъ наименованіемъ „Сибирская желѣзная дорога", протяженіе коей 3,138 верстъ.

Правильное пассажирское и товарное движеніе на всемъ протяженіи Западно-Сибирской ж. д. открыто 15 Октября 1896 года, а по Средне-Сибирской—1 Января 1899 года.

Средне-Азіатская дорога образовалась изъ сліянія казенныхъ дорогъ: а) Закаспійской желѣзной дороги отъ Красноводска до Самарканда; б) Самаркандъ-Андижанской ж. д. отъ Самарканда до Андижана съ линіями на Ташкентъ и Скобелево; в) Мургабской вѣтви отъ Мерва до Кушки.

Закаспійская военная жел. дорога построена по стратегическимъ соображеніямъ Военнымъ Министерствомъ, которое завѣдывало ею до 1898 года. Съ 1-го Января 1899 г. дорога перешла въ вѣдѣніе Министерства Путей Сообщенія. Дорога строилась участками. Первый участокъ до Кизилъ-Арвата (217 в.), начинавшійся прежде отъ Михайловскаго залива, строился въ 1880—81 г.г. для удовлетворенія временныхъ военныхъ надобностей Ахалъ-Текинской экспедиціи.

Работы на второмъ участкѣ отъ Кизилъ-Арвата до Чарджуя (755 вер.) начаты въ Маѣ 1885 г. и уже въ концѣ 1886 г. закончены. Въ это же время была построена вѣтвь отъ Михайловскаго залива къ новому порту Узунъ-Ада.

Работы по постройкѣ участка Чарджуй-Самаркандъ (346 в.) открылись 1-го Іюля 1887 г., а къ 15 Мая 1888 г. путь былъ уже готовъ. Постройка постояннаго моста черезъ рѣку Аму-Дарью производилась распоряженіемъ Министерства Путей Сообщенія. Движеніе по мосту было открыто 27-го Мая 1901 года.

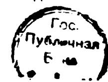
Четвертый участокъ (126 вер.) Красноводскъ-Джебелъ (ст. Закасп. д. въ 54 вер. отъ Узунъ-Ада) построенъ въ 1894—96 г. Цѣль постройки участка—перенесеніе начала Закасп. дороги изъ мелководнаго и крайне неудобнаго порта Узунъ-Ада въ Красноводскъ, какъ болѣе подходящій для коммерческихъ цѣлей портъ. Съ постройкой Красноводской линіи участокъ Узунъ-Ада-Джебелъ оказался излишнимъ и былъ разобранъ.

Мургабская вѣтвь (отъ Мерва до Кушки) открыта 4 Декабря 1898 года. Въ Іюнѣ 1900 года вѣтвь, послѣ осмотра ея Коммиссіей, перешла въ вѣдѣніе Управленія Средне-Азіатской дороги, слѣдовательно и въ вѣдѣніе Министерства Путей Сообщенія.

Самаркандъ-Андижанская линія состоитъ изъ участка Самаркандъ—Андижанъ (494 в.), вѣтвей Черняево—Ташкентъ (143 в.), Горчаково—Скобелево (8 в.); открыта для движенія 1 Мая 1899 года. 31 Октября 1898 г. Закаспійской военной ж. д. и Самаркандъ-Андижанской линіи съ вѣтвями на Ташкентъ и Скобелево (Новый Маргеланъ) присвоено наименованіе—«Средне-Азіатская ж. д.».

Сызрано-Вяземская ж. д. образована 9-го января 1890 года изъ сліянія трехъ ж. д. линій: а) Моршанско-Сызранской; б) Ряжско-Моршанской; в) Ряжско-Вяземской.

Моршанско-Сызранская ж. д. построена частнымъ обществомъ на основаніи концессіи, выдан-



ной ст. сов. Башмакову. Уставъ былъ утвержденъ 28 апрѣля 1872 года; въ казну дорога передана 1 октября 1899 года.

Дорога отъ ст. Ряжскъ Рязанско-Уральской ж. д. до гор. Моршанска построена *Обществомъ Ряжско-Моршанской ж. д.* по концессіи, утвержденной 10-мая 1866 г. Въ казну дорога перешла одновременно съ предыдущей дорогой.

Ряжско-Вяземская ж. д. образовалась изъ трехъ отдѣльныхъ участковъ: а) отъ Ряжска до Скопина; б) отъ Скопина до Павельца и в) отъ Павельца до Вязьмы. Скопинская ж. д. (Ряжскъ-Скопинъ) построена на основаніи концессіи, выданной Абраму Моисеевичу Варшавскому, которымъ и было учреждено Общество Скопинской дороги.

Участокъ Скопинъ-Павелецъ построенъ казной, при чемъ работы по сооруженію участка были сданы съ подряда А. М. Варшавскому; еще до открытія движенія (23 октября 1872 г.) дорога передана во временное распоряженіе Обществу Скопинской ж. д.

Постройка участка: Узловая-Елецъ и Павелецъ-Вязьма была 15-го апрѣля 1872 г. предоставлена Обществу Скопинской ж. д., съ переименованіемъ сего послѣдняго въ Общество Ряжско-Вяземской ж. д., уставъ котораго утвержденъ 28 апрѣля 1872 г. Въ 1889 году Ряжско-Вяземская ж. д. принята въ казну.

Протяженіе всѣхъ путей—1297 вер.; въ томъ числѣ Вязьма—Батраки—1082 вер.; Узловая—Елецъ—182 вер.; Вернандовка—Земетчино—24 вер.

Сѣверныя желѣзныя дороги образовались изъ сліянія желѣзнодорожныхъ линій и вѣтвей: а) Московско-Ярославской жел. д., съ вѣтвями, б) Ярославско-Вологодско-Архангельской жел. дор. (узкоколейная); в) Шуйско-Ивановской, г) Обухово-Вологда, д) Вологда-Вятка.

Московско-Ярославская ж. д. 29 мая 1859 г. Высочайше утвержденъ уставъ Общества Московско-Ярославской ж. д. Первоначально Общество ограничилось постройкой участка Москва-Сергіевскій посадъ, движеніе по которому было открыто 18 августа 1862 г. Участокъ же Сергіевъ-Посадъ-Ярославль былъ построенъ лишь въ 1868—69 г.г.. 24 іюля 1870 г. утверждены дополнительныя статьи къ первоначальному уставу Общества, на основаніи коихъ разрѣшено О-ву построить узкоколейную ж. д. до Вологды.

Обществомъ Московско-Ярославской ж. д. въ 1871—72 г. построена Карабановская вѣтвь (г. Александровъ-сел. Карабаново); въ 1886 г. участокъ Ярославль-Кострома; въ 1892 г. Киржачская вѣтвь (Карабаново-Киржачъ); въ 1894—96 г. Мытищинскій подъѣздной путь (Мытищи-Щелково) и Юрьево-Польская вѣтвь (Бѣлково-Юрьевъ Польскій).

11-го іюня 1894 г. Общество Московско-Ярославской ж. д. переименовано въ Общество Московско-Ярославско-Архангельской ж. д. и О-ву разрѣшено построить узкоколейную ж. д. *отъ Вологды до Архангельска*, безъ моста черезъ Сѣверную Двину.

17 іюня 1895 г. О-ву Московско-Ярославско-Архангельской ж. д. разрѣшено пріобрѣсти въ полную собственность отъ общества Шуйско-Ивановской ж. д. находящуюся въ эксплоатаціи этого Общества линію Новки-Кинешма (построена въ 68—71 г.), съ открытымъ для движенія подъѣзднымъ путемъ Ермолино-Упино и со строящимся участкомъ отъ ст. Иваново и до ст. Тейково.

Одновременно съ пріобрѣтеніемъ Шуйско-Ивановской ж. д. Обществу Московско-Ярославско-Архангельской ж. д. разрѣшено построить линіи: Ярославль-Рыбинскъ и Нерехта-Середа (открыты 22 октября 1898 г.). Въ 1897—99 г. Общество построило линію Юрьевъ-Польскій—Тейково.

2-го мая 1897 г. Обществу разрѣшена постройка новой линіи отъ Москвы до Савелова на Волгѣ, противъ с. Кимры, протяженіемъ 125 вер.

1-го Апрѣля 1900 г. Московско-Ярославско-Архангельская ж. д. принята въ казну, и въ видахъ упорядоченія ея дѣлъ передана въ завѣдываніе Министерства Финансовъ. 1-го января 1902 г. передана въ завѣдываніе Министерства Путей Сообщенія на общихъ для казенныхъ дорогъ основаніяхъ.

Съ 1-го ноября 1906 г. переданъ въ вѣдѣніе Московско-Ярославско-Архангельской дороги отъ Строительнаго Управленія вновь открытый участокъ *Вологда-Вятка*, а съ 1-го января 1907 года присоединена къ ней отъ Николаевской ж. д. линія *Обухово-Вологда*, открытая 1-го ноября 1906 г. Съ 1-го января 1907 г. Московско-Ярославско-Архангельская ж. д. со всѣми присоединенными къ ней ж. д. линіями получила наименованіе «Сѣверныя желѣзныя дороги».

Протяженіе Сѣверныхъ дорогъ 2937 в.; участки: Москва—Ярославль 269 вер.; Новки—Кинешма 171 в.; Ярославль—Вологда 190 вер.; Москва—Савелово 121 вер.; Обухово—Вологда 550 вер.; Вологда—Вятка 593 вер.; Вологда—Архангельскъ 596 вер. (узкая колея).

Сѣверо-Западныя ж. д. образовались изъ сліянія съ 1-го января 1907 г. С.-Петербурго Варшавской, Балтійской и Псково-Рижской желѣзныхъ дорогъ.

Сооруженіе *С.-Петербурго-Варшавской* ж. д. начато было Правительствомъ въ маѣ 1852 года. По случаю открытія военныхъ дѣйствій въ 1853 г. работы пріостановились. Въ 1857 г. за работы по постройкѣ дороги взялось Главное Общество Россійскихъ ж. д., которое и закончило дорогу и вѣтвь Ландварово-Вержболово. Въ казну дорога перешла 1-го января 1894 года, одновременно съ другими линіями Главнаго Общества.

Балтійская ж. д. образовалась изъ сліянія Петергофской (Петербургъ Ораніенбаумъ съ вѣтвью на Красное Село) и Балтійской ж. д. *Петергофская ж. д.* построена въ 1853-64 г. г. барономъ Штиглицемъ на собственный счетъ съ правомъ владѣнія дорогой неопредѣленное время, до выкупа дороги Правительствомъ, которое можетъ послѣдовать не ранѣе 15 лѣтъ послѣ открытія движенія.

11 февраля 1872 г. Петергофская ж. д. была присоединена къ Балтійской ж. д., при чемъ Общество Балтійской дороги обязалось построить соединительную вѣтвь отъ Краснаго Села до Гатчины. Балтійская ж. д. отъ Балтійскаго Порта, черезъ Ревель, Нарву, Гатчина до ст. Тосно Николаевской ж. д. построена „Обществомъ Балтійской ж. д.“, уставъ котораго утвержденъ 13-го ноября 1870 года. 21-го декабря 1874 г. Обществу Балтійской ж. д. разрѣшено построить участокъ дороги отъ ст. Тапсъ до гор. Дерпта (Юрьева).

Съ 1-го апрѣля 1893 г. Балтійская ж. д. перешла въ вѣдѣніе Казеннаго Управленія.

Къ сооруженію *Псково-Рижской ж. д.* съ вѣтвью Валкъ-Юрьевъ средствами казны приступлено въ началѣ лѣта 1886 года. 26 мая 1893 г. вся линія присоединена къ Балтійской ж. д.

Протяженіе всѣхъ путей Сѣверо-Западныхъ дорогъ 2504 вер. Главнѣйшіе участки: С.-Петербургъ—Варшава 1045 вер.; Тосно—Балтійскій портъ 387 вер.; Псковъ—Рига 284 вер.; Тапсъ—Юрьевъ 105 вер.; Ландварово—Вержболово 162 вер.; Ораны—Лососна 226 вер.; Кегель—Гапсаль 73 в. (построена казною въ 1905 г.).

Ташкентская дорога образовалась путемъ соединенія Оренбургской вѣтви Самаро-Златоустовской ж. д. (Кинель—Оренбургъ 353 вер.) и построенной казною новой линіи Оренбургъ—Ташкентъ (1735 в.), состоящей изъ двухъ частей: сѣверной Оренбургъ—Кубекъ и южной Кубекъ—Ташкентъ.

Юго-Западныя жел. дор. образовались изъ сліянія слѣдующихъ ж. д. линій: 1) Линій Общества Юго-Западныхъ ж. д. (Одесской, Кіево-Брестской и Бендеро-Галацкой); 2) Фастовской ж. д.; 3) Кіево-Ковельской ж. д.; 4) Бывшаго участка Полѣсскихъ ж. д.—Ровно-Сарны; 5) Бывшаго участка Южныхъ ж. д. Знаменка-Елисаветградъ; 6) Вѣтвей: Уманскихъ, Новоселицкихъ, Кременецкой, Мизочьской, Лебединской. Дороги построены были частными обществами, за исключеніемъ Кременецкой, Мизочьской, Лебединской вѣтвей и Кіево-Ковельской ж. д., построенныхъ средствами и за счетъ Казны.

Общество Юго-Западныхъ ж. д., дѣйствовавшее на основаніи устава Высочайше утвержденнаго 9-го іюня 1878 г., образовалось изъ сліянія отдѣльныхъ обществъ: Одесской ж. д., Кіево-Брестской и Брестъ-Граевской ж. д. 1-го сентября 1879 г. этому обществу передана также Бендеро-Галацкая ж. д.

Подъ общимъ именемъ *Одесской* ж. д. слѣдуетъ разумѣть цѣлую сѣть рельсовыхъ путей, какъ то: Одесса-Балта, Балта Елизаветоградъ и др. Сооруженіе Одессо-Балтской и Раздѣльно-Тираспольской ж. д. производилось средствами Правительства (хозяйственнымъ способомъ). Къ работамъ земляного полотна приступлено было собственно для сего сформированными бригадами изъ штрафныхъ нижнихъ чиновъ въ маѣ мѣсяцѣ 1863 г. Съ 1-го сентября 1866 г. дорога поступила въ завѣдываніе Министерства Путей Сообщенія.

Постройка Балто-Елисаветградской линіи производилась на средства Правительства и была сдана оптомъ бар. Унгернъ-Штернбергу.

20-го іюня 1870 г. послѣдовало Высочайшее утвержденіе концессіи Одесской ж. д., переданной Русскому Обществу Пароходства и Торговли, Общество обязывалось: во 1) пріобрѣсти отъ Правительства готовые участки: Одесса-Балта, Балта-Елисаветградъ; строющіеся участки: Бирзула-Волочискъ, Тирасполь-Кишиневъ, всего 902 версты; б) построить на свой страхъ и счетъ новую ж. д., отъ Кишинева до р. Прута по направленію къ Яссамъ въ Румыніи.

3-го сентября 1870 года этому же Обществу переданъ участокъ Елисаветградъ-Крюково, но 26 ноября 1871 г. участокъ этотъ переданъ Харьково-Николаевской ж. д.

Уставъ *Кіево-Брестской ж. д.* былъ Высочайше утвержденъ 1-го Января 1871 года. Концессія выдана д. с. с. Рябинину. Согласно концессіи отъ 27 Апрѣля 1870 г. Кіево-Брестская ж. д. составлена изъ 2-хъ участковъ: а) участка уже построенной Правительствомъ (въ 66-70 гг.) Кіево-Балтск. жел. дор. и б) участка, предположеннаго къ постройкѣ отъ Бердичева до Бреста съ вѣтвью къ Австрійской границѣ у Радзивилова. 17-го Февраля 1878 г. Кіево-Брестская дорога вошла въ составъ Юго-Западныхъ ж. д. Участокъ Юго-Западныхъ ж. д. Ковель-Брестъ съ 1-го Января 1908 г. перешелъ въ вѣдѣніе Управленія Привислинскихъ жел. дорогъ.

Концессія на сооруженіе Бресто-Граевской ж. д. отъ Бреста черезъ Бѣлостокъ до Прусской границы у мѣстечка Граево, была выдана представителямъ О-ва Восточно-Прусской дороги гр. Лендорфу-Штейнорту и бар. Ромбергу-Гердауену. Бресто-Граевская ж. д. 17 Февраля 1878 г. вошла въ составъ Юго-Западныхъ жел. дор., а съ 1-го Января 1907 г. передана въ вѣдѣніе Управленія Привислинскихъ ж. д.

Къ постройкѣ *Бендеро-Галацкой* ж. д. было приступлено въ періодъ послѣдней русско-турецкой войны (1877—78 г.) для передвиженія дѣйствующей арміи. По окончаніи войны Бендеро-Галацкая жел. дор. поступила въ вѣдѣніе Общества Юго-Западныхъ ж. д.

Общество Юго-Западныхъ дорогъ за время 1889—95 г. построило вѣтвей разныхъ наименованій свыше 1000 вер. Съ 1-го Января 1895 г. Юго-Западныя ж. д. перешли въ казну.

Фастовская (Фастовъ Кіево-Брестской ж. д.—Знаменка Харьково-Николаевской ж. д.) желѣзная дорога построена частнымъ обществомъ Фастовской ж. д. Съ 1-го Января 1897 г. дорога перешла въ казну, а съ 1-го мая того же года вошла въ составъ Юго-Западныхъ ж. д.

Кіево-Ковельская ж. д. построена казной; 6-го Октября 1902 г. дорога передана въ эксплоатацію со включеніемъ въ сѣть Юго-Западныхъ ж. д.

Участокъ Полѣсскихъ дорогъ *Ровно-Сарны* присоединенъ къ Юго-Западнымъ дорогамъ съ 1-го Мая 1906 года. Участокъ Южныхъ ж. д. *Знаменка-Елизаветградъ* присоединенъ къ Юго-Запад. дорогамъ 15 Апрѣля 1906 года.

Общее протяженіе Юго-Западныхъ дорогъ 3868 вер. Главнѣйшіе участки: Одесса—Жмеринка—Казатинъ—Ковель 810 вер.; Казатинъ—Кіевъ 152 вер.; Раздѣльная—Унгены 210 вер.: Бирзула—Знаменка 312 вер.; Слободка—Новосельцы 376 вер.; Вапнярка—Цвѣтково 249 вер.; Жмеринка—Волочискъ 156 вер.; Бендеры-Рени 270 вер.; Казатинъ—Умань 180 вер.; Фастовъ—Знаменка 280 вер.; Кіевъ—Ковель 417 вер.

Южныя ж. д. дороги образованы изъ линій Обществъ Харьково-Николаевской, Курско-Харьково-Азовской, Лозово-Севастопольской, нѣкоторыхъ вѣтвей Донецкой дороги и Обоянской узкоколейной ж. д.

Харьково-Николаевская ж. д. строилась отдѣльными участками: а) Елисаветградъ—Крюково строился на средства Правительства по оптовому контракту съ бар. Унгернъ-Штернбергомъ. 3-го Сентября 1870 г. переданъ во временное пользованіе, безъ опредѣленія срока, Одесской дорогѣ, а 26 Ноября 1871 г. вновь образованному обществу Харьково-Николаевской ж. д.; б) Харьково-Кременчугская ж. д. сооружена по концессіи, выданной гофмейстеру Абазѣ и бар. Унгернъ-Штернбергу, которые и образовали акціонерное *Общество Харьково-Кременчугской ж. д.*

25 Марта 1872 г. былъ оконченъ и принятъ правительственной коммиссіей построенный на средства Правительства инженеромъ Струве мостъ черезъ рѣку Днѣпръ между г. Кременчугомъ и ст. Крюково Елисавстограло-Крюковской линіи.

Въ маѣ 1871 г. Общество Харьково-Кременчугской ж. д. начало ходатайствовать о пріобрѣтеніи отъ Правительства Днѣпровскаго моста и Елисавстградской ж. д. линіи и въ то же время ходатайствовало о дозволеніи построить новый участокъ ж. д. линіи отъ ст. Знаменка до гор. Николаева. Ходатайство Общества было уважено и 26 Ноября 1871 г. утвержденъ новый уставъ Общества и само Общество переименовано въ „Общество Харьково-Николаевской ж. д.“. 29-го Марта 1881 г. Харьково-Николаевская желѣзная дорога перешла въ вѣдѣніе Правительства.

Сооруженіе *Курско-Харьково-Азовской* ж. д. было предоставлено коммерціи совѣтнику С. С. Полякову, въ силу Высочайше утвержденныхъ 1 Марта 1868 г. двухъ заключенныхъ съ Поляковымъ договоровъ: одинъ на постройку линіи отъ Курска до Харькова, а другой на постройку линіи отъ Харькова до Таганрога и Ростова на Дону (Харьковъ—Лозовая—Никитовка—Ростовъ Д.). Впослѣдствіи образовалось акціонерное Общество „Курско-Харьково-Азовской ж. д.“. Концессія была утверждена 27 Августа 1868 г., а уставъ Общества—7 Ноября 1869 г. 24 Декабря 1890 г. Курско-Харьково-Азовская ж. д. перешла въ вѣдѣніе казеннаго управленія.

Желѣзная дорога отъ ст. Лозовая до гор. Севастополя построена частнымъ „*Обществомъ Лозово-Севастопольской ж. д.*“ на основаніи концессіи утвержденной 9-го Мая 1871 года, выданной П. І. Губонину; уставъ Общества былъ Высочайше утвержденъ 29 іюля 1871 года.

4 Августа 1892 г. въ арендное пользованіе Лозово-Севастопольской ж. д. поступила только что передъ тѣмъ выстроенная Правительствомъ ж. д. отъ ст. Джанкой до Ѳеодосіи. Лозово-Севастопольская ж. д. 1-го Ноября 1894 года принята въ казну, а съ 1-го Января 1895 г. присоединена къ КурскоХарьково - Азовской; 12-го Января 1896 г. послѣдняя была переименована въ *Курско-Харьково-Севастопольскую дорогу*, при чемъ нѣкоторые ея участки (Константиновка—Ростовъ) отошли къ Екатерининской ж. д.

Участки бывшей *Донецкой дороги*, вошедшіе въ составъ Южныхъ дорогъ слѣдующіе: а) Константиновка — Ясиноватая; б) Ступки — Бахмутъ; в) Краматорская—Попасная. Участки эти съ переходомъ Донецкой дороги въ казну 1-го Іюля 1893 г. были присоединены въ числѣ прочихъ къ Екатерининской ж. д., а 7-го Марта 1897 г. переданы Южнымъ дорогамъ.

Обоянская узкоколейная ж. д. (Клейнмихелево - Обоянь), построена Обоянскимъ земствомъ при правительственной субсидіи и пособіи гор. Обояни. По бездоходности дорога въ Маѣ 1896 г. закрыта; затѣмъ взята въ казну и 14 Ноября 1897 г. вновь открыта для движенія.

Общее протяженіе Южныхъ ж. д. 2993 в. Участки: Курскъ—Севастополь 936 в.; Харьковъ—Николаевъ 558 вер.; Лозовая—Никитовка 169 в.; Мерефа—Ворожба 228 вер. (построена О-мъ Харьково-Николаевской ж. д. въ 1876—78 г.г.); Ромны—Кременчугъ 199 вер. (построенъ казной въ 1888 г. и вошелъ въ составъ Харьково-Николаевской ж. д.); Полтава—Лозовая 164 вер. (откр. 1896—1901 г.); Херсонъ—Николаевъ 57 вер. (отк. 1907 г.).

Частныя желѣзныя дороги.

Богословская ж. д. (ст. Гороблагодатская Пермск. ж. д.—Надежд. зав.) построена Богословскимъ Обществомъ на основаніи Высочайше утв. 1 Мая 1903 г. Положенія Соедин. Присутствія Ком. Мин. и Деп. Гос. Эк. Гос. Сов.

Бѣлгородъ-Сумская ж. д. построена Акціонернымъ Обществомъ «Бѣлгородъ-Сумской ж. д.»; уставъ утвержденъ 16 Іюня 1898 г. Дорога начинается отъ ст. Бѣлгородъ Южныхъ ж. д. и оканчивается у ст. Басы (между ст. Сумы и Сыроватка), протяженіе 139 верстъ.

Варшаво-Вѣнская ж. д. *) состоитъ изъ: а) главной линіи—Варшава—Граница; б) бывшей Варшава-Бромбергской ж. д. и в) Калишскаго участка.

Работы по постройкѣ линіи отъ *Варшавы до Границы* по направленію къ Освѣнциму начаты въ 1839 г.; производились онѣ на средства акц. общества Варшаво-Вѣнской ж. д., учредителемъ котораго былъ варшавскій банкиръ Петръ Штейнкелеръ. За недостаткомъ капиталовъ Общество В.-В. ж. д., исполнивъ значительную часть работъ по постройкѣ дороги, 31 Мая 1842 года отказалось отъ ея окончанія. Въ 1844 году работы по сооруженію дороги были возобновлены уже на средства Правительства. Дорога открывалась участками въ 45—48 г.г. Въ 1857 г. дорога передана частному Обществу Варшаво-Вѣнской ж. д.

Варшаво-Бромбергская ж. д. начинается отъ станціи Ловичъ Варшаво-Вѣнской ж. д. и идетъ къ мѣстечку Александрову на Прусской границѣ по направленію къ Бромбергу. Дорога построена частнымъ Обществомъ «Варшаво-Бромбергской ж. д.» на осн. договора 1/13 Октября 1857 г. Послѣдній уставъ Общества Высочайше утвержденъ 30 Сентября 1872 года. 7 Іюня 1890 года Варшаво-Бромбергская ж. д. присоединена къ Варшаво-Вѣнской ж. д. подъ наименованіемъ «Александровскаго участка В. В. ж. д.».

Калишскій участокъ. Варшава—Калишъ и далѣе черезъ Щипіорно до Прусской границы построенъ Обществомъ В.-В. ж. д.

Общее протяженіе В.-В. дороги 707 в. Главные участки Варшава—Граница 288 вер.; Скерневицы—Ловичъ—20 вер.; Ловичъ—Александровъ—Прусская граница—138 вер.; Варшава—Щипіорно—Прусская граница—240 вер.

Владикавказская ж. д. Желѣзная дорога отъ Ростова-на-Дону до Владикавказа (652 в.) построена Обществомъ Ростово-Владикавказской ж. д.

25 Декабря 1884 г. разрѣшена Обществу Ростово-Владикавказской ж. д. постройка Новороссійской вѣтви (Тихорѣцкая—Новороссійскъ 254 в.);

*) 1 Янв. 1912 г. В.-В. дорога перешла въ Казну.

при чемъ Общество было переименовано въ Общество Владикавказской жел. дороги. Движеніе по вѣтви открыто въ 1887—88 г.г.

Затѣмъ Обществомъ Владикавказской ж. д. построены слѣдующія линіи: Бесланъ—Петровскъ на Каспійскомъ морѣ (250 в.). Минеральныя Воды—Кисловодскъ [(60 вер.). Кавказская—Ставрополь (145 в.). Царицынъ—Тихорѣцкая (500 в.). Петровскъ—Дербентъ (121 в.). Дербентъ—Баладжары (216 в.). Кавказская—Екатеринодаръ (127 в.).

Волго-Бугульминская ж. д. 13 Іюня 1899 года разрѣшено *Обществу Мелекескаго подъѣзднаго пути* построить линію отъ слоб. Часовенной на лѣв. бер. Волги, противъ гор. Симбирска до посада Мелекеса. Движеніе здѣсь открыто 12 Іюня 1902 года, затѣмъ Обществу дано право построить линію отъ Мелекеса до г. Бугульмы и оно было переименовано въ „*Общество Бугульминской дороги*“. 8 Февраля 1908 г. Общество получило свое настоящее названіе: „Общество Волго-Бугульминской дороги“. Движеніе по участку Мелекесъ—Бугульма открыто 11 Ноября 1911 года.

Лодзинская-Фабричная ж. д. соединяетъ г. Лодзь съ ст. Колюшки, Варшаво-Вѣнской ж. д. (26 в.), дорога узкоколейная, построена Обществомъ Лодзинской фабричной желѣзной дороги, учредителями котораго были И. Бліохъ и Э. Франкенштейнъ.

Затѣмъ Обществомъ въ 1903 г. устроены пути отъ ст. Словины до ст. Лодзь (Колюшинская вѣтвь 35 вер.) широкой колеи, и отъ ст. Видзевъ до ст. Лодзь Калишская (Обводная вѣтвь 15 вер.) узкой колеи.

Общество **Московско-Виндаво-Рыбинской** ж. д. образовалось изъ бывшаго Общества *Рыбинско-Бологовской* ж. д. Уставъ Общества Рыб.-Бологов. ж. д. утвержденъ 29 Января 1869 г. Общество это построило линію Рыбинскъ-Бологое. 4-го Іюня 1895 г. Обществу передана Новгородская узкоколейная дорога и кромѣ того разрѣшена постройка ж. д. отъ ст. Бологое, черезъ Ст. Руссу до Пскова съ подъѣздными путями къ пересѣкаемымъ этой линіей рѣкамъ и близлежащимъ городамъ и селамъ. Одновременно Общество было переименовано въ Общество «*Рыбинской* ж. д.».

Новгородская узкоколейная ж. д. построена Обществомъ Новгородской ж. д. на основаніи концессіи, утвержд. 25 Апрѣля 1870 г. Первоначально построенъ участокъ Чудово—Новгородъ. 25 Марта 1876 г. утвержденъ новый уставъ Общества и оно получило разрѣшеніе продолжить дорогу отъ Новгорода до Ст. Руссы.

21 Мая 1897 г. Обществу Рыбинской ж. д. разрѣшено построить ж. д. отъ Москвы до Виндавы и вѣтвь Дно—Ново-Сокольники; въ то же время Общество получило свое настоящее наименованіе „Общество Моск.-Винд.-Рыб. ж. д.“. 1 Іюня 1898 г. О-во получило разрѣшеніе построить линію Ново-Сокольники—Витебскъ, а 28 Ноября 1899 г. разрѣшеніе продолжить Ново-Сокольники—Дно до пересѣченія съ Царскосельской ж. д. съ пріобрѣтеніемъ этой послѣдней дороги.

Общее протяженіе всѣхъ линій Моск.-Винд.-Рыб. ж. д. 2425 вер. Сѣть ея раздѣляется на Петербургскую и Московскую. Петербургская сѣть: Петербургъ—Витебскъ—534 вер.; Рыбинскъ—Псковъ—614 вер.; Сонково—Кашинъ—53 вер.; Сонково—Красный Холмъ—30 вер.; Чудово—Старая Русса—158 вер. (узкая колея); Московская сѣть: Москва—Виндава—1026 вер.

Московско-Казанская ж. д. образовалась изъ бывшей Московско-Рязанской ж. д. Въ 1859 г. образовалось Общество Саратовской ж. д., имѣвшее цѣлью провести ж. д. отъ Москвы до Саратова, черезъ г.г. Рязань и Моршанскъ. По невозможности собрать весь капиталъ для окончанія предпріятія дорога доведена только до Рязани (185 в.) и само Общество переименовано въ Общество Московско-Рязанской ж. д., уставъ котораго утвержденъ 1-го Января 1863 г.

11 Іюня 1891 г. Обществу разрѣшено построить ж. д. отъ Рязани до Казани (784 в.) и оно переименовано въ О-во Московско-Казанской ж. д. Затѣмъ Обществомъ построены линіи Рузаевка—Пенза (131 в.); Рузаевка—Батраки съ вѣтвью Инза—Симбирскъ (450 в.); Тимирязево—Нижній (284 в.). Дополненіемъ къ уставу Общества Моск.-Каз. ж. д. Высочайше утвержденнымъ 25 Мая 1903 г. Обществу разрѣшено: построить и эксплоатировать ж.-д. линіи нормальной колеи: а) отъ Люберцы, Моск.-Каз. линіи, до ст. Арзамасъ; б) отъ Арзамаса до ст. Шихраны и в) моста черезъ Волгу или тоннель подъ Волгой близь ст. Свіяжскъ и пріобрѣсти отъ Акц. Общ. Орѣховскаго подъѣздного рельсоваго пути (уст. утвержд. 21 Апрѣля 1895 г.) выстроенный этимъ Обществомъ участокъ Орѣхово Моск.-Ниж. ж. д.—Ильинскій Погостъ (38 в.).

Движеніе на линіи Люберцы—Арзамасъ открывается въ 1912 г. Мостъ черезъ Волгу строится и

будетъ законченъ въ 1913 году; къ постройкѣ же линіи Арзамасъ—Шихраны Общество еще не приступало.

Общество **Московско-Кіево-Воронежской** жел. дор. образовалось изъ бывшаго общества *Курско-Кіевской* ж. д., которое построило линію Курскъ—Кіевъ, на основаніи концессіи, утвержденной 15-го Ноября 1866 г.

3 Іюня 1899 г. Обществу разрѣшено построить линію отъ Курска до Воронежа, а 12 Мая 1893 года оно было переименовано въ *Общество Кіево-Воронежской* ж. д. 7 Іюня 1895 г. Общество получило разрѣшеніе продолжить строившійся имъ участокъ Льговъ—Брянскъ до Москвы и одновременно было переименовано въ Общество Московско-Кіево-Воронежской ж. д.

1 Января 1897 года Обществомъ Московско-Кіево-Воронежской ж. д. принята казенная узкоколейная Ливенская ж. д., бывшая до тѣхъ поръ въ арендѣ у Общества Юго-Восточныхъ дорогъ, съ обязательствомъ перестроить ее на ширококолейную.

Общее протяженіе всѣхъ путей Общества М.-К.-В. ж. д. въ настоящее время 2407 вер. Главные участки: Москва—Брянскъ 355 вер.; Брянскъ—Льговъ—Артаково 197 вер.; Кіевъ—Воронежъ 669 вер.; Навля—Конотопъ 197 вер. (построенъ въ 1903 г., при чемъ уч. Конотопъ—Терещенская перешитъ изъ бывшей ранѣе здѣсь узкой колеи); Кіевъ — Полтава 315 вер. (откр. въ 1901 г.); Мармыжи—Верховье 123 вер. (откр. въ 1898 г., сюда вошла Ливенская ж. д.); Круты—Красное 193 вер. (узкой колеи); Ворожба—Хуторъ Михайловскій 125 вер. (узкой колеи) и пр.

Рязанско-Уральская ж. д. образовалась изъ сліянія желѣзнодорожныхъ линій: а) Рязанско-Козловской; б) Тамбово-Саратовской; в) Тамбово-Козловской и вѣтвей разнаго наименованія.

Рязанско-Козловская ж. д. (191 вер.) построена Обществомъ того же наименованія, уставъ котораго утвержденъ 12 Марта 1865 г.

11 Января 1892 г. Общество получило новое наименованіе Рязанско-Уральской дороги; одновременно ему отдана въ аренду казенная *Козлово-Саратовская* ж. д. (423 в.) и предоставлена постройка линій: 1) Тамбово-Камышинской (444 в.); 2) Лебедянь-Елецкой (74 в.); 3) вѣтвей: отъ ст. Красавка до ст. Баланды (74 в.); Аткарскъ — Вольскъ (234 вер.) и Покровско-Уральской линіи— узкой колеи (396 вер.).

Перешедшая къ Рязанско-Уральской ж. д. Козлово-Саратовская линія составилась изъ двухъ дорогъ: 1) Тамбово-Саратовской и 2) Тамбово-Козловской.

1) *Тамбово-Саратовская* ж. д. сооружена «Обществомъ Земской Тамбово-Саратовской ж. д.» и открыта для движенія въ 1870—71 году. 5-го Января 1883 г. дорога перешла въ казну.

2) *Тамбово-Козловская* линія построена на основаніи концессіи, выданной Тамбовскому и Козловскому Земствамъ и открыта 22 Декабря 1869 г. 30 Іюня 1890 г. она перешла въ казну, а 1-го Января 1891 г. слита съ Тамбово-Саратовской линіей подъ общимъ наименованіемъ «Козлово-Саратовской линіи».

26 Апрѣля 1893 г. Обществу разрѣшено построить линію Богоявленскъ—Сосновка (79 в.); 4 Іюня 1895 г.—Раненбуръ—Павелецъ (80 в.); 27 Мая 1894 г.—Пенза—Таволжанка (244 вер.); 21 Мая 1897 г.—Москва—Павелецъ (237 вер.), Данковъ—Смоленскъ (498 в.). 26 Апрѣля 1903 г. Обществу разрѣшено построить ж. д. (нормальной колеи) отъ г. Астрахани до одной изъ станцій Покровско-Уральской линіи.

Сѣверо-Донецкая ж. д. построена Обществомъ Сѣверо-Донецкой ж. д., уставъ котораго утвержд. 4 Іюня 1908 г.

Протяженіе линій—531 в.; участки Льговъ—Радаково 503 в., Основа—Харьковъ 11 в., Лиманъ—Краматорская 17 в.

Уставъ **Общества Юго-Восточныхъ** ж. д. Высочайше утвержденъ 15 Іюня 1893 г. Въ составъ Юго-Восточныхъ дорогъ вошли линіи бывшихъ ж. д. Обществъ: а) Орлово-Грязской ж. д.; б) Грязи-Царицынской; в) Волго-Донской; г) Козлово-Воронежско-Ростовской; д) Грушево-Донской.

Орлово-Грязская ж. д. составилась изъ двухъ участковъ Елецъ—Грязи и Елецъ—Орелъ. Концессія на постройку участка Елецъ—Грязи была выдана Елецкому Земству 1 Марта 1867 г., которое и образовало (черезъ строителя С. С. Полякова) Общество Елецъ-Грязской ж. д. 22 Апрѣля 1868 г. это послѣднее получило концессію на постройку участка Орелъ—Елецъ и получило новое наименованіе Орлово-Грязской ж. д. 1 Января 1892 года Орлово-Грязская ж. д. перешла въ казну.

Грязе-Царицынская ж. д. 21 Марта 1868 г. Борисоглѣбское земство получило концессію на постройку линіи отъ Грязей до Борисоглѣбска (Зем-

ская Грязе-Борисоглѣбская ж. д.). 20 Іюня 1869 г. концессія была измѣнена въ томъ смыслѣ, что то же Земство обязалось построить еще линію отъ Борисоглѣбска до Царицына. Согласно новой концессіи Общество было переименовано въ Общество Грязе-Царицынской ж. д. 1 Іюля 1878 г. Грязе-Царицынской ж. д. передана Волго-Донская дорога, построенная Обществомъ того же наименованія, уставъ котораго утвержденъ 19 Іюля 1858 г.

Общество Козлово-Воронежско-Ростовской ж. д. образовалось 1 Января 1874 г. посредствомъ сліянія въ одно предпріятіе двухъ дорогъ: Козлово-Воронежской, построенной на основаніи концессіи, выданной 12 Августа 1866 г. земству Воронежской губерніи, и Воронежско-Ростовской ж. д. Послѣдняя въ свою очередь образовалась изъ Грушево-Донской ж. д., построенной на средства Донского войска (откр. 29 Декабря 1863 г.) и вновь построеннаго участка отъ Грушева до Воронежа. Концессія на постройку дороги дана 3-го Іюля 1869 года, а движеніе открыто 28 Ноября 1871 года.

Вновь образованному Обществу Юго-Восточныхъ ж. д. на основаніи устава 15 Іюня 1893 г. переданы въ аренду казенныя ж. д. Орлово-Грязская и Ливенская и разрѣшена постройка линіи: Харьковъ—Балашевъ (откр. 17 Декабря 1895 г.). Впослѣдствіи Обществомъ Юго-Восточныхъ дорогъ построена Елецъ-Валуйская линія (откр. 1 Октября 1897 г.) Восточно-Донецкая линія отъ ст. Лихая—Дебальцево-Звѣревскаго участка до ст. Кривомузгинская, Волго-Донской линіи (откр. 17 Іюня 1900 г.), а также нѣсколько другихъ линій и вѣтвей.

26 Января 1896 года Обществу переданы въ аренду нѣкоторые участки казенной Донецкой каменноугольной ж. д. (Звѣрево—Дебальцево; Попасная—Лисичанскъ; Дебальцево—Хацепетовка и Луганская вѣтвь). 1 Января 1897 г. Ливенская дорога передана Обществу М.-К.-В. ж. д. 11-го Марта 1901 г. участки Донецкой дороги взяты обратно въ казну, вмѣстѣ съ ними пріобрѣтены казною нѣкоторые участки, составлявшіе собственность Юго-Восточныхъ дорогъ (Луганскъ—Миллерово, Лисичанскъ—Купянскъ и др.). Всѣ взятыя у Юго-Восточныхъ дорогъ участки общимъ протяженіемъ 727 вер. переданы въ вѣдѣніе Екатерининской жел. дор.

Общее протженіе путей—3171 вер. Главные участки: Орелъ—Грязи 289 в., Грязи—Царицынъ 565 в., Лихая—Кривомузгинская (Восточно-Донецкая ж. д.) 302 в., Козловъ — Воронежъ — Отрожка — Ростовъ 772 в., Графская—Анна 83 в., Харьковъ—Балашевъ 634 в., Елецъ—Валуйки 309 в., Волга-Донская 75 в.

Дороги мѣстнаго значенія.

Первое Общество подъѣздныхъ желѣзнодорожныхъ путей въ Россіи. Уставъ утвержд. 26 Марта 1892 г. Въ настоящее время общее протяженіе всѣхъ путей Общества 1141 вер. Раздѣляются они на три группы:

1) Перновъ—Ревельскіе узкоколейные п. п.—312 вер. Главные участки: Валкъ—Перновъ—117 вер.; Феллинъ—Ревель—141 вер.

2) Свѣнцянскій узкоколейный подъѣздной путь—255 вер. Участки: Ново-Свѣнцяны—Березвечь—119 вер.; Ново-Свѣнцяны—Поневѣжъ—136 вер.

3) Южные узкоколейные п. п. 574 в.: Бердичевъ—Житоміръ 50 вер., Бердичевъ—Калиновка 68 вер., Калиновка—Гайворонъ 205 вер., Рудница—Ольвіополь 184 вер.

Уставъ Общества „*Варшавскаго п. п. Яблонна-Ваверъ*“ утвержденъ 31 Декабря 1899 г.

Общество Гроецкаго п. п. образовалось на основаніи устава, утвержд. 4 Іюня 1901 г. Оно пріобрѣло уже существующіе пути: отъ графа Ф. Ф. Замойскаго участокъ Варшава—Гора Кальварія, отъ Общества Виляновской узкоколейной ж. д. участокъ Варшава—Виляновъ и построило нѣсколько новыхъ путей.

Уставъ Общества *Кувшиновскаго* п. п. (ст. Торжокъ—фабрика Кувшинова) утвержд. 20 Мая 1909 года.

Ириновская ж. д. (С.-Петербургъ—Охта—Борисова Грива 39 вер.; Мельничный ручей—Шереметьевка 20 вер.) сооружена барономъ П. Л. Корфомъ, а затѣмъ передана послѣднимъ въ собственность Ириновско-Шлиссельбургскаго промышленнаго Общества, уставъ коего утвержденъ 9-го Іюня 1893 года.

Уставъ *Либаво-Газенпотскаго* (46 вер.) узкоколейнаго п. п. утвержденъ 10 Мая 1896 года.

Общество *Лифляндскихъ* п. п. образовалось на основаніи Положенія Ком. Мин. и Деп. Гос. Эк. Госуд. Сов. отъ 16 Іюня 1898 г. Общество владѣетъ линіей Валкъ—Штокмансгофъ протяженіемъ 197 верстъ.

Лодзь-Згержскій и Лодзь-Пабіяницкій электрическіе п. п. (трамваи), общее протяженіе 19 вер., построены обывателями гор. Лодзи Ю. Я. Куницеромъ, З. К. Анштадтомъ и А. Р. Бидерманомъ.

Марковскій п. п. (Прага—Радиминъ) принадлежитъ „Обществу для постройки и эксплоатаціи подъѣздныхъ путей въ Привислинскомъ краѣ“ (уставъ утвержденъ 18 февраля 1899 г.); другихъ путей у Общества пока не имѣется.

Уставъ *Московскаго Общества для сооруженія и эксплоатаціи подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи* утвержденъ одновременно съ Первымъ Обществомъ подъѣздныхъ путей, т. е. 26 Мая 1892 года. Въ настоящее время Общество владѣетъ двумя линіями: Рязань—Владиміръ 196 верстъ и Тула—Лихвинъ 105 верстъ.

Новозыбковскій п. п. (Новозыбковъ—Новгородъ—Сѣверскъ 113 вер.); принадлежитъ акціон. Обществу, возникшему на основаніи Положенія Ком. Мин. и Деп. Гос. Эк. Госуд. Сов. 16 Іюня 1898 года.

Петроковско-Сулеевскій п. п. (14 вер.) сооруженъ землевладѣльцемъ Станиславомъ Ивановичемъ Исарскимъ.

Приморская С.-Петербурго-Сестрорѣцкая ж. д. (С.-Петербургъ—Дюны 31 вер.; С.-Петербургъ—Озерки 6 вер.; Раздѣльная—Лисій носъ 3 вер.) принадлежитъ Обществу С.-Петербурго-Сестрорѣцкой дороги, которымъ она пріобрѣтена (за исключеніемъ участка: Сестрорѣцкъ—Дюны 4 вер., построеннаго самимъ Обществомъ) отъ ея строителя поручика П. А. Авенаріуса.

Стародубскій п. п. (Стародубъ—Унеча 32 версты) сооруженъ дворяниномъ Водинскимъ.

Всѣ перечисленные подъѣздные пути имѣютъ узкую колею (0,351 с.—0,470 с.) за исключеніемъ Кувшиновскаго, Новозыбковскаго подъѣздныхъ путей и Сестрорѣцкой дороги, имѣющихъ колею нормальную для всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ (0,714 саж.).

Дополнительныя свѣдѣнія по отдѣльнымъ желѣзнымъ дорогамъ.

Общество Владикавказской желѣзной дороги. Днемъ основанія Общества Владикавказской ж. д. слѣдуетъ считать 2 іюля 1872 года, когда была ВЫСОЧАЙШЕ утверждена концессія, выданная барону Р. В. Штейнгелю „для сооруженія и эксплоатаціи желѣзной дороги отъ Ростова на Дону до Владикавказа и шоссе отъ ст. Минеральныя-Воды сей дороги на Желѣзноводскъ, Пятигорскъ, Ессентуки и Кисловодскъ“.

Съ этой цѣлью было учреждено Общество Ростово-Владикавказской ж. д., соорудившее въ 1872-1875 г.г., между Ростовомъ на Дону и Владикавказомъ, рельсовый путь, протяженіемъ въ 652 версты, причемъ были допущены крутые уклоны, малые радіусы и легкіе рельсы (18 фун.) и паровозы.—Открытіе дороги совпало съ движеніемъ на ближнемъ Востокѣ, что, какъ и послѣдовавшая за тѣмъ въ 1877-1878 г.г. война, потребовавшая напряженія всѣхъ финансовыхъ силъ страны, не могло отразиться благопріятно на дѣятельности возникшаго Общества. И дѣйствительно, дальнѣйшее развитіе дороги, за невозможностью прінсканія средствъ, совершенно пріостановилось; эксплоатація же сооруженнаго пути, хотя и длиннаго, но, въ сущности, лишь подъѣздного, приносила убытокъ вплоть до 1884 года, въ которомъ впервые былъ полученъ чистый доходъ въ размѣрѣ 700.000 р., причемъ въ этомъ году на дорогѣ было перевезено почти полмилліона пассажировъ и двадцать пять милліоновъ пудовъ различныхъ грузовъ.

25 декабря 1884 г. Общество Ростово-Владикавказской ж. д. было переименовано въ Общество Владикавказской ж. д., которое обязалось, между прочимъ, построить желѣзнодорожную вѣтвь отъ ст. Тихорѣцкой бывшей Ростово-Владикавказской ж. д. до г. Новороссійска съ приспособленнымъ для движенія поѣздовъ и экипажей мостомъ черезъ р. Кубань у Екатеринодара и шоссированные подъѣзды къ городамъ Екатеринодару и Новороссійску.

Съ этого времени, когда для Сѣвернаго Кавказа получился выходъ къ незамерзающему Черноморскому порту, началось дальнѣйшее развитіе предпріятія.—Закончивъ постройку Новороссійской вѣтви, причемъ участокъ Тихорѣцкая-Екатеринодаръ былъ открытъ для общаго пользованія 15 іюля 1887 г., а

участокъ отъ Екатеринодара до Новороссійска—25 іюня 1888 г., Общество Владикавказской ж. д., стремясь къ экономическому оживленію обслуживаемаго дорогами Общества края путемъ предоставленія ему удобныхъ путей сообщенія, предприняло на Сѣверномъ Кавказѣ постройку цѣлаго ряда вѣтвей. 1 января 1894 года были открыты Петровская и Минераловодская вѣтви, протяженіемъ—первая въ 250 верстъ отъ Беслана до Петровска и вторая—61 в., соединившая группу минеральныхъ водъ съ рельсовою сѣтью Имперіи. Далѣе, 1 января 1897 г. была открыта Ставропольская вѣтвь, длиною въ 145 верстъ, давшая выходъ грузамъ этой богатой хлѣбной губерніи; 1 іюля 1899 года—Царицынская вѣтвь, протяженіемъ въ 499 вер., установившая сообщеніе между Волгой и Чернымъ моремъ; 1 января 1900 г.—Петровско-Дербентская вѣтвь въ 122 версты, 1 ноября 1900 г. вѣтвь Дербентъ-Баладжары въ 217 вер., 1 августа 1901 года Кавказско-Екатеринодарская, протяженіемъ въ 128 верстъ и 1 августа 1911 г. Азовская вѣтвь длиною 32½ версты.—Въ настоящее время сѣть Общества Владикавказской ж. д. простирается до 2360 вер., причемъ 551 верста сѣти имѣетъ два пути. Дороги Общества обслуживаютъ большую часть Сѣвернаго Кавказа и соединяются на сѣверѣ съ общею желѣзнодорожною сѣтью Европейской Россіи, на востокѣ—съ великимъ воднымъ русскимъ путемъ Волгою и Каспійскимъ моремъ, на западѣ съ Чернымъ моремъ и на югѣ съ Закавказскою ж. д.

Въ началѣ дѣятельности Общества Владикавказской ж. д. Кавказъ являлся дикимъ и сравнительно малолюднымъ мѣстомъ. Воинственное, недавно замиренное населеніе, недостатокъ рабочихъ рукъ и полное отсутствіе сколько нибудь сносныхъ путей сообщенія не позволяли развиться природнымъ богатствамъ края. Такимъ образомъ Обществу Владикавказской ж. д. пришлось заботиться не о привлеченіи на свои дороги грузовъ, а о созданіи таковыхъ. И дѣятельность Общества въ этой области заслуживаетъ вниманія.

Первое, на что параллельно съ постройкою Новороссійской вѣтви Общество Владикавказской ж. д. направило свои усилія—это созданіе на Кавказскомъ побережьѣ Чернаго моря порта съ надлежащимъ оборудованіемъ для отпуска хлѣбныхъ грузовъ прорѣзываемыхъ путями Общества богатыхъ земледѣльческихъ раіоновъ. Послѣ старательнаго изученія Общество остановилось на незначительномъ прибрежномъ городкѣ—Новороссійскѣ, вся отпускная хлѣбная торговля котораго въ 1887 г. не превышала 7.500 пудовъ. Въ ту пору въ Новороссійскѣ имѣлась только небольшая деревянная пристань Общества „Русскій Стандартъ", а число заходившихъ въ Новороссійскъ судовъ ограничивалось нѣсколькими пароходами, поддерживающими срочные рейсы, да случайно забѣгавшими въ Новороссійскую гавань парусниками.—Общество Владикавказской ж. д. широко повело свою работу по сооруженію и оборудованію Новороссійскаго порта. Считаясь съ тѣмъ, что Новороссійскій портъ являлся совершенно почти неизвѣстнымъ въ пароходномъ и коммерческомъ мірѣ, Общество Владикавказской ж. д. озаботилось созданіемъ цѣлаго ряда условій для привлеченія хлѣбныхъ экспортеровъ и арматоровъ въ Новороссійскій портъ. Первыхъ особенно привлекало обязательство дороги нагрузить въ установленный срокъ каждое прибывающее въ Новороссійскій портъ судно. Благодаря такой гарантіи Общества, экспортеры избѣгали уплаты такъ называемыхъ „сталійныхъ" денегъ за безполезный простой судовъ; эти „сталійныя" считаются обыкновенно въ размѣрѣ 20—25 ф. стерл. т. е. до 250 р. въ сутки и составляютъ въ нѣкоторыхъ портахъ за время навигаціи значительныя суммы, доходя до 100.000 р. въ годъ. Для пароходовладѣльцевъ особенно цѣнной явилась покупка Обществомъ Владикавказской ж. д. собственнаго спасательнаго парохода съ сильными водоотливными средствами, причемъ, желая положить конецъ произволу работавшихъ въ этой части Чернаго моря частныхъ спасательныхъ судовъ, Общество предоставило рѣшеніе всѣхъ споровъ по спасанію судовъ Комитету англійскаго Ллойда въ Лондонѣ. Это послѣднее обстоятельство сильно содѣйствовало привлеченію въ Новороссійскій портъ англійскихъ арматоровъ, которымъ принадлежитъ почти 90% плавающихъ въ Черномъ морѣ судовъ.

Для исполненія вышеупомянутаго обязательства погрузки судовъ въ установленный срокъ Обществу Владикавказской ж. д пришлось оборудовать Новороссійскій портъ значительными приспособленіями. Для причала судовъ Обществомъ устроены пять пристаней длиною отъ 120 до 158 саженъ, при ширинѣ отъ 8 до 10 саженъ. Эти пристани расположены перпендикулярно берегу и представляютъ поэтому двойную линію причала съ четырьмя рельсовыми путями каждая. Головныя части двухъ пристаней—желѣзныя, а первая изъ пристаней устроена двухъярусной. Для храненія хлѣбныхъ грузовъ дорогою устроено 39 деревянныхъ амбаровъ съ площадью до 10.000 кв. саж., 14 каменныхъ амбаровъ общею площадью около 6.000 кв. саж. съ 8 элеваторными башнями, вмѣстимостью до 5 мил. пуд. зерна и силосный амбаръ—элеваторъ съ 346 закромами на 3 мил. пуд. зерна; производительность механизмовъ элеватора около 320 вагоновъ въ сутки, или около 24.000 пуд. зерна въ часъ.—Для приведенія въ движеніе многочисленныхъ элеваторныхъ устройствъ Обществомъ примѣнена электрическая энергія, причемъ электрическая станція на своихъ 168 электродвигателяхъ развиваетъ въ настоящее время до 2.000 силъ.

Но дѣятельность Общества Владикавказской ж. д. въ Новороссійскомъ портѣ не ограничилась изложеннымъ. Съ окончаніемъ постройки Петровской вѣтви и съ развитіемъ нефтяного дѣла въ Грозномъ, важною статьею Новороссійскаго экспорта сдѣлались нефтяные продукты. Съ цѣлью облегченія пріема и отправки этихъ грузовъ, Обществомъ построено въ Новороссійскѣ 32 резервуара общею вмѣстимостью на 5.600.000 пуд., 5 трубопроводовъ, длиною около 600 саж. каждый, отъ резервуаровъ къ пристанямъ для налива пароходовъ, 2 нефтекачки, пріемныя батареи и т. п. Погрузная способность этихъ устройствъ простирается до 23.000 пуд. нефтяныхъ продуктовъ въ часъ.

Вслѣдствіе соглашеній Общества Владикавказской ж. д. съ разными пароходными Обществами, установлены правильные срочные рейсы между Новороссійскомъ и портами Балтійскаго, Средиземнаго и Сѣвернаго морей.

Словомъ, благодаря дѣятельности Общества Владикавказской ж. д., безвѣстный раньше Новороссійскъ, влачившій до 1865 г. свое существованіе подъ постоянной угрозой разрушенія его горцами, представляетъ теперь собою первоклассный морской портъ, съ годовымъ оборотомъ свыше ста мил. пудовъ груза.

Постоянное развитіе отпускной торговли Новороссійска и заботы объ облегченіи условій привлеченія въ него грузовъ побудили Общество Владикавказской ж. д. построить на своихъ путяхъ на главныхъ станціяхъ отправленія зерна рядъ промежуточныхъ элеваторовъ и зернохранилищъ. Таковые имѣются на станціяхъ—Тихорѣцкая, Малороссійская, Кавказская, Армавиръ, Курсавка, Нагутская, Незлобная и Станичная. Эти устройства, являясь какъ бы филіальными отдѣленіями Новороссійскихъ складовъ, даютъ хлѣботорговцамъ возможность имѣть постоянно наготовѣ запасы хлѣба для направленія ихъ, въ зависимости отъ требованій, къ пунктамъ назначенія. Такая стройная система несомнѣнно много способствуетъ развитію нашего хлѣбнаго экспорта и улучшенію, чрезъ очистку въ элеваторахъ, качества экспортируемаго зерна.

На Каспійскомъ морѣ Общество Владикавказской ж. д. оборудовало Петровскій портъ, построивъ, на переданной Обществу части портовой территоріи и на соединенной рельсовымъ путемъ и трубопроводами съ портомъ ст. Петровскъ-Кавказскій, рядъ резервуаровъ и складовъ для храненія нефти и приспособленій для ея перекачки. Для помощи судамъ Общество пріобрѣло особый буксирный пароходъ—ледоколъ-землесосъ, а для привлеченія къ порту грузовъ въ Закаспійскомъ краѣ были открыты городскія станціи для пріемки грузовъ и даже, въ нѣкоторыхъ мѣстахъ, организованъ былъ подвозъ товаровъ къ желѣзнодорожнымъ станціямъ на верблюдахъ. Въ настоящее время вмѣстимость складочныхъ устройствъ Петровскаго порта со ст. Петровскъ составляетъ около 5 милл. пуд., а грузооборотъ порта доходитъ до 50 милліоновъ пудовъ.

Не оставленъ безъ вниманія Обществомъ и выходъ на Волгу: близъ Царицына у Сарепты пути Общества выходятъ въ собственную рѣчную гавань, также широко оборудованную необходимыми устройствами. Достаточно упомянуть, что въ Царицынской гавани Общество содержитъ свои буксирные пароходы, землечерпалки, плавучую нефтекачку, пакгаузы и пр. и пр. и имѣетъ собственную электрическую станцію и лѣсотаски.

Грузооборотъ приволжскихъ станцій Владикавказской дороги Царицынскаго узла простирается до 55 милліоновъ пудовъ, не считая грузовъ передаваемыхъ и получаемыхъ въ сообщеніи съ Юго-Восточными дорогами, что выражается цифрою не менѣе 35 милл. пудовъ. Главная доля этого колоссальнаго оборота общею сложностью около 90 милліоновъ пудовъ составляется изъ перевозокъ лѣсныхъ матеріаловъ.

Недостатокъ мѣста заставляетъ опустить описаніе дѣятельности Общества по отношенію къ извѣстной группѣ Минеральныхъ Водъ, все увеличивающійся успѣхъ коихъ въ значительной мѣрѣ обязанъ постояннымъ заботамъ Общества, не щадившаго средствъ на оборудованіе зависящей отъ него части группы Минеральныхъ Водъ.

Усиливающаяся работа дороги заставила Общество приступить къ постройкѣ вторыхъ путей съ одновременнымъ смягченіемъ уклоновъ и даже переносомъ на нѣкоторыхъ участкахъ главной линіи,—благодаря этимъ мѣрамъ была значительно поднята пропускная способность дороги.

Результаты столь широкой дѣятельности Общества Владикавказской ж. д. не замедлили сказаться: выше было упомянуто, что въ 1884 году чистый доходъ Общества составлялъ 700.000 руб., при перевозкѣ полумилліона пассажировъ и двадцати пяти милліоновъ пудовъ грузовъ—а въ 1911 г. валовой доходъ дороги составилъ 56.394.191 руб. 93 к., чистый доходъ—26.795.389 руб. 19 коп., а дивидендъ на каждую акцію въ 500 р. номинальной стоимости 219 р. 98 к. Перевезено дорогою за 1911 г. свыше $8^1/_2$ милліоновъ пассажировъ и свыше 424 милл. пудовъ грузовъ.

Такіе блестящіе результаты не остановили Общество Владикавказской ж. д. въ его работѣ по обслуживанію Сѣвернаго Кавказа рельсовыми путями. Обществомъ давно разработанъ и представленъ на разсмотрѣніе Правительства планъ постройки питательныхъ вѣтвей къ линіямъ Общества, и Высочайше утвержденнымъ 28 февраля 1912 года пятымъ дополненіемъ къ Уставу дороги Обществу Владикавказской ж. д. разрѣшена постройка 600 верстъ такихъ

линій и вѣтвей, а именно: Донской (протяженіемъ въ 171 версту), Терской (протяженіемъ въ 167 верстъ), Кумской (протяженіемъ въ 105 верстъ), Кизлярской (протяженіемъ въ 82 версты), Нальчикской (протяженіемъ въ 40 верстъ) и Темирханшурской (протяженіемъ въ 39 верстъ).

За все время существованія Общества Ростово-Владикавказской ж. д. и затѣмъ Общества Владикавказской ж. д. во главѣ Правленія Общества стояли инженеры путей сообщенія: съ 1872 по 1882 г.г.— И. А. Фалевичъ, съ 1882 по 1883 г.—А. С. Пашкевичъ; съ 1883 по 1892 г. баронъ Р. В. Штейнгель; съ 1893 по 1910 г. С. И. Кербедзъ и съ 1910 г.— нынѣ состоящій Предсѣдателемъ Правленія Общества В. Н. Печковскій.

Управляющими дорогами Общества были послѣдовательно инженеры путей сообщенія: В. М. Верховскій, Н. А. Алехинъ, И. Д. Иноземцевъ и съ 1909 г. Э. Б. Войновскій-Кригеръ.

Общество Армавиръ-Туапсинской желѣзной дороги. Въ концѣ 1907 года Инженеръ Путей сообщенія П. Н. Перцовъ возбудилъ ходатайство о разрѣшеніи образовать акціонерное общество для постройки и эксплоатаціи желѣзной дороги отъ Армавира до Туапсе. По надлежащемъ разсмотрѣніи этого предложенія 17 Іюля 1908 года, послѣдовало утвержденіе Устава Общества Армавиръ-Туапсинской желѣзной дороги. При этомъ опредѣлилось и протяженіе линіи отъ Армавира до Туапсе—222 версты и вѣтви отъ Бѣлорѣченской до Майкопа—20 верстъ. Къ постройкѣ дороги было приступлено осенью 1909 года. Временное движеніе на участкѣ отъ Армавира до Курганной было открыто въ Августѣ 1910 года, а съ Декабря 1910 года временное движеніе производится отъ Армавира до Бѣлорѣченской и отъ этой послѣдней станціи до Майкопа.

По состоянію работъ въ горной части дороги и въ порту Туапсе можно ожидать открытія сквозного движенія по всей линіи и начала операцій въ порту въ концѣ 1913 года.

Со стороны технической Армавиръ-Туапсинская желѣзная дорога представляетъ особый интересъ. Начиная отъ Армавира до ст. Бѣлорѣченской линія имѣетъ равнинный характеръ, хотя и на этомъ протяженіи встрѣчаются серьезныя сооруженія, какъ напримѣръ, мостъ черезъ рѣку Лабу отв. 105 саж.; далѣе отъ станціи Бѣлорѣченской характеръ мѣстности мѣняется: линія, пересѣкая рѣку Бѣлую мостомъ въ 70 саж. и р. Пшеху мостомъ въ 56 саж., послѣ ст. Черниговская входитъ въ долину рѣки Пшиша, вдоль которой и идетъ на протяженіи болѣе 60 верстъ.

Начиная со станціи Черниговской до конца, т. е. до Туапсе желѣзная дорога имѣетъ уже вполнѣ горный характеръ: на всемъ протяженіи она идетъ извиваясь то по одному, то по другому косогору Пшиша, при чемъ въ двухъ мѣстахъ, недалеко отъ ст. Хадыженской и ст. Навагинской, рѣка дѣлаетъ такія петли, что пришлось углубиться въ косогоры и прорѣзать ихъ двумя тоннелями длиною въ 462 и 509 саженей; начиная со станціи Хадыженской до Туапсе желѣзная дорога все время пересѣкается съ шоссе изъ Туапсе въ Майкопъ, что вызываетъ большія работы по устройству отводовъ шоссе; глубокіе боковые овраги пересѣкаются во многихъ мѣстахъ аркадами, чередующимися съ глубокими выемками, пробитыми въ скалѣ. Пройдя долину р. Пшиша, дорога вступаетъ въ долину рѣчекъ Елизаветы и Безымянки и прорѣзываетъ Главный хребетъ перевальнымъ тоннелемъ близь ст. Гойтхъ, длиною въ 595 саж. За тоннелемъ линія попадаетъ въ долину р. Елика и далѣе въ долину рѣки Туапсинки; рѣчки имѣютъ столь значительный уклонъ, что желѣзная дорога, чтобы не подыматься слишкомъ высоко по косогору, дѣлаетъ здѣсь полную петлю, на которой имѣются три тоннеля дл. въ 149 с., 71 с. и 453 саж.; пріемъ такой трассировки желѣзнодорожной линіи, весьма распространенный на Западѣ, напримѣръ на Готтарской дорогѣ, Симплонской и другихъ, въ Россіи примѣненъ впервые, если не считать аналогичную петлю подъ Хинганомъ въ Манчжуріи. Далѣе линія, слѣдуя по красивому косогору р. Туапсинки, на 222 верстѣ достигаетъ посада Туапсе, гдѣ вблизи базарной площади расположенъ пассажирскій вокзалъ.

Портъ по величинѣ своей акваторіи будетъ однимъ изъ наибольшихъ въ Черномъ морѣ, почти равняясь Одесскому. Система оградительныхъ сооруженій, принятая для образованія этой акваторіи, является однимъ изъ послѣднихъ словъ техники; всѣ оградительныя сооруженія, т. е. молъ и волноломы состоятъ изъ отдѣльныхъ массивовъ-гигантовъ, доходящихъ размѣрами до $12^1/_2$ саж. длины и около 4 саж. ширины и высоты, вѣсомъ въ заполненномъ бетономъ видѣ до 200.000 пудовъ каждый; благодаря такому значительному вѣсу, волненіе не оказываетъ на массивы никакого дѣйствія; сдѣланы они изъ желѣзобетонныхъ ящиковъ, сооружаемыхъ на берегу и затѣмъ опускаемыхъ на воду. Глубина порта путемъ землечерпанья будетъ доведена до 32 футъ, что даетъ возможность прихода океанскимъ пароходамъ и самымъ большимъ плавающимъ по Черному морю. Портъ снабжается необходимыми пристанскими устройствами и въ устьѣ р. Туапсинки образуется большая портовая территорія, достаточная для расположенія на ней необходимыхъ желѣзнодорожныхъ путей и складочныхъ помѣщеній, а въ будущемъ и элеватора.

Сооруженіемъ линіи Армавиръ-Туапсе и устройствомъ порта въ Туапсе,—достигается возможность поставить вполнѣ прочно дѣло оживленія Черноморскаго побережья, широко развить производительность Закубанья и, кромѣ того, дать болѣе удобный и короткій выходъ къ морю грузамъ передняго Кавказа.

Въ настоящее время изъ 8.626.938 дес. Кубанской Области—6.024.716 дес. глубокаго чернозема вполнѣ удобны для хозяйства, но, вслѣдствіе отсутствія дорогъ, засѣвается только 2.600.000 дес., съ которыхъ добывается около—180.000.000 пудовъ хлѣба.

Свободный остатокъ для вывоза хлѣбовъ изъ Кубанской Области составляетъ около—113.000.000 пудовъ. Очевидно, что если бы хозяйство не тормозилось бездорожьемъ, то Область давала бы ежегодно для экспорта не менѣе 200.000.000 пуд. свободнаго избытка хлѣбовъ.

Потребность въ дровахъ и вообще въ лѣсныхъ матеріалахъ для всего Степного Кавказа и для Крымскаго побережья отъ Керчи до Одессы,--громадная. И вотъ, въ то время, когда по Владикавказской желѣзной дорогѣ изъ отдаленныхъ восточныхъ губерній, привозится около 32.000.000 пудовъ лѣсныхъ грузовъ,—милліоны десятинъ лѣса нагорной полосы, подходящаго къ самому Туапсинскому порту остаются безъ разработки. Армавиръ-Туапсинская ж. д. на протяженіи 110 верстъ проходитъ по мѣстности, изобилующей лѣсомъ (долина рѣки Бѣлой, южнѣе Майкопа, бассейны р.р. Пшехи и Пшиша). Является полная возможность правильно эксплоатировать 600.000 дес. лѣса, заготовляя шпалы и скрѣпленія для шахтъ. Громадное вліяніе окажетъ Армавиръ-Туапсинская ж. д. также и на развитіе Майкопскихъ нефтяныхъ мѣсторожденій.

Скудость научныхъ изслѣдованій не позволяетъ привести обстоятельныхъ свѣдѣній о минеральныхъ богатствахъ того раіона, по которому проходитъ Армавиръ-Туапсинская ж. д., но все же слѣдуетъ замѣтить, что по рѣкѣ Бѣлой, въ ея руслѣ, встрѣчается малахитъ въ видѣ отдѣльныхъ кусочковъ. По р. Лабѣ встрѣчаются признаки серебряно-свинцовыхъ рудъ. Между р.р. Лабой и Бѣлой есть руды, богатыя окисью желѣза; онѣ заполняютъ здѣсь пещеры въ известнякахъ мѣловой системы. Въ бассейнѣ р. Бѣлой и ея притоковъ встрѣчается каменный уголь очень хорошаго качества. Между р.р. Ходзомъ и М. Лабой отроги горъ состоятъ изъ бѣлыхъ известняковъ и алебастра.

Около ст. Хадыжинской находятся залежи горнаго воска въ слояхъ темноцвѣтной глины. Около ст. Ширванской есть два минеральныхъ источника: сѣрно-щелочный и углекисло-желѣзистый. Около ст. Царской есть желѣзистый источникъ, а западнѣе его—кислый. Въ верховьяхъ М. Лабы около урочища Умныхъ есть горько-соленый источникъ.

Необходимо также замѣтить, что проектируемый портъ въ Туапсѣ, къ сооруженію котораго уже приступлено,—совершенно не подверженъ „борѣ", явленію, особенно часто посѣщающему Новороссійскъ.

Возникновеніе на Черноморскомъ побережьи второго оборудованнаго порта, какимъ явится Туапсе,—сулитъ неисчислимыя выгоды всему побережью. Оно начало развиваться только въ теченіи послѣднихъ 5—6 лѣтъ, а уже появилось огромное количество фруктовъ, которые не могутъ попасть въ Россію по недостатку путей сообщенія.

Для развитія побережья необходимо соединить его съ хлѣбомъ, такъ какъ въ настоящее время хлѣбъ на побережьи на 60—70 коп. дороже, чѣмъ въ Майкопѣ. Это обстоятельство отражается на затрудненіяхъ, испытываемыхъ хозяевами по пріисканію рабочихъ рукъ. Громадныя суммы погибаютъ въ вынужденныхъ напрасныхъ переплатахъ, тогда какъ на самомъ дѣлѣ всѣ эти суммы могли бы съ пользою быть употреблены на расходы по увеличенію культурныхъ площадей.

Всѣ продукты, добываемые и обрабатываемые на побережьи, могутъ быть раздѣлены на нѣсколько сортовъ. Первые сорта выдерживаютъ далекую перевозку и находятъ себѣ сбытъ; вторые же сорта, непригодные для большихъ рынковъ внутренней Россіи, должны оставаться на рукахъ у производителей въ то самое время, какъ сотни станицъ Кубанской Области съ населеніемъ въ 10, 15, 20, 27 тысячъ человѣкъ, представляютъ собой прекрасные рынки для сбыта всѣхъ этихъ произведеній [вина, сушеные и свѣжіе плоды и орѣхи и проч.]. Вся бѣда въ томъ, что дорогая перевозка отнимаетъ у производителя всякую охоту заниматься дѣломъ. Нѣтъ никакого сомнѣнія, что картина совершенно измѣнится, если вмѣсто существующаго теперь сообщенія—напр. отъ Сочи до Новороссійска моремъ—12 часовъ и отъ Новороссійска до Майкопа—400 верстъ сухимъ путемъ—возникнетъ новый путь Сочи—Туапсе—4 часа моремъ и Туапсе—Майкопъ—130 верстъ по ж. д.

Всѣ эти предположенія о серьезномъ экономическомъ значеніи дороги нашли себѣ полное подтвержденіе въ результатахъ временнаго движенія. Не смотря на то, что дорога была открыта лишь на протяженіи 124 в.,—за время съ 1-го Сентября 1910 года по 1-е Сентября 1911 года выручено за перевозку пассажировъ, багажа и грузовъ 769.416 руб.

Пассажировъ было перевезено 247.397 человѣкъ, грузовъ же 8.646.268 пудовъ.

Общество Гербы—Кѣлецкой ж. д. Первоначально возникло Общество Гербы-Ченстоховской дороги на основаніи Высочайше утвержденнаго 9 мая 1900 г. положенія соедин. присутствія Ком. Мин. и Деп. Гос. Эк. Гос. Сов.

Цѣль Общества состояла въ сооруженіи и эксплоатаціи электрической узко-колейной желѣзной дороги общаго пользованія отъ м. Гербы до г. Ченстохова, а также въ продажѣ электрической энергіи.

16 августа 1902 г. послѣдовало Высочайшее соизволеніе на разрѣшеніе обществу Гербы Ченстоховской дороги замѣны электрической тяги на паровую и устройства соединенія съ прусскими желѣзными дорогами.

17 іюля 1908 г. Высочайше утвержденъ новый уставъ общества, при чемъ оно переименовано въ Общество Гербы-Кѣлецкой желѣзной дороги и ему предоставлено право построить желѣзнодорожную линію нормальной колеи общаго пользованія въ одинъ путь отъ віадука Гербы-Ченстоховской дороги до соединенія съ Привислинскими желѣзными дорогами на станціи Кѣльцы или на разъѣздѣ „Бѣлягонь" и перестроить существующую Гербы-Ченстоховскую ж. д. на нормальную колею, соединивъ ее съ вновь сооружаемою линіею.

Движеніе па участкѣ Гербы-Ченстоховъ и на вѣтвяхъ Страдомъ-Гантке, Островы-Бляховня, Гнашинъ-Лойко открыто въ 1903 г., а на участкѣ Гантке Кѣльцы (102 в.) открыто въ 1911 г.

Основной капиталъ Общества состоитъ изъ: акціонернаго капитала 2.320,000 р. нариц., облигаціоннаго капитала 9.280,000 р. нариц.—всего 11.600,000 р. нариц.

Общая длина рельсовыхъ путей Общества составляетъ 177 верстъ, длина главнаго пути—133 версты.

Строительная стоимость линіи слагается изъ: 1) стоимости б. узкоколейной Гербы-Ченстохов. ж. д. съ вѣтвями 1.938,675 р. 12 к.; 2) стоимости переустройства ея на широкую колею 1.283,866 р. 17 к.; 3) стоимости сооруженія Ченстоховъ-Кѣлецкаго участка 6.544,205 р. 42 к.—всего 9.766,746 р. 71 к.

Сибирская желѣзная дорога. Мысль о постройкѣ Сибирской желѣзной дороги появилась въ срединѣ прошлаго столѣтія, но всѣ составляемые о постройкѣ ея проекты имѣли случайный характеръ и не имѣли никакихъ практическихъ послѣдствій. Въ 60-хъ годахъ вопросъ о постройкѣ Сибирской жел. дор. настолько назрѣлъ, что торгово-промышленныя сферы нерѣдко обращались къ правительству съ ходатайствами о сооруженіи этой дороги. Такъ въ 1868 г. сибирское купечество обращалось съ подобною просьбою къ Государю Императору, въ 69 г. купечество, торгующее на Нижегородской ярмаркѣ, ходатайствовало о проведеніи Московско-Сибирской ж. д. черезъ Нижній—Казань—Тюмень; въ концѣ 1869 г. генералъ-губернаторъ Западной Сибири Хрущовъ представилъ Всеподданнѣйшую записку о необходимости скорѣйшаго разрѣшенія вопроса о Сибирской ж. д., указывая при этомъ на кратчайшее ея направленіе Нижній-Казань-Тюмень.

Въ то время имѣлось въ виду удовлетворить нуждамъ уральской горнозаводской промышленности и вмѣстѣ съ тѣмъ потребностямъ Сибирскаго транзита, благодаря чему всѣ составляемые въ то время проекты преслѣдовали эти двѣ цѣли.

Однако, при ближайшемъ знакомствѣ съ дѣломъ оказалось, что эти двѣ задачи несовмѣстимы. Тогда рѣшено было ограничиться постройкой Уральской горнозаводской ж. д. (въ 74—78 г.г.), вопросъ же о постройкѣ Сибирской ж. д. остался пока открытымъ.

Тѣмъ не менѣе въ 72—74 г. произведены Правительственныя изысканія Сибирской ж. д., именно той ея части, которая должна была проходить въ предѣлахъ Европейской Россіи. Изысканія производились по тремъ направленіямъ: 1) Кинешма—Вятка—Пермь—Екатеринбургъ; 2) Нижній—Казань—Екатеринбургъ; 3) Алатырь—Уфа—Челябинскъ.

Вопросъ о выборѣ направленія дороги былъ внесенъ въ Комитетъ Министровъ. Послѣдній призналъ Нижегородское направленіе, какъ кратчайшее и кромѣ того совпадающее съ установившимся испоконъ вѣковъ торговымъ путемъ изъ Москвы въ Сибирь, наилучшимъ и отдалъ ему предпочтеніе.

Изложенное мнѣніе Комитета удостоилось Высочайшаго утвержденія. Такимъ образомъ въ срединѣ 70-хъ годовъ Сибирскую дорогу рѣшено было вести отъ Москвы черезъ Нижній, Казань въ Тюмень. Въ то время спорнымъ былъ лишь вопросъ по какому направленію должна была проходить дорога въ предѣлахъ Европейской Россіи, что же касается до Азіатской Россіи, то всѣ мнѣнія сходились на томъ, что дорога должна начаться отъ Тюмени.

Послѣдующія событія однако совершенно измѣнили направленіе Сибирской ж. д.

Прежде всего по случаю Русско-Турецкой войны сооруженіе линіи Нижній-Тюмень было отложено. Тѣмъ временемъ, черезъ р. Волгу въ 1880 г. былъ сооруженъ для Оренбургской дороги Александровскій мостъ, съ постройкой котораго явилась мысль воспользоваться имъ и для Сибирской ж. д. Поэтому въ 80-хъ годахъ возникли проекты сооруженія линій: 1) Самара—Уфа—Тюмень; 2) Самара—Уфа—Челябинскъ. Послѣдній проектъ измѣнялъ направленіе Сибирской ж. д. уже и въ предѣлахъ Азіатской Россіи. 1-го іюня 1884 г. Министръ Путей Сообщенія внесъ въ Комитетъ Министровъ проекты трехъ направленій: 1) Нижній—Тюмень; 2) Самара—Уфа—Екатеринбургъ; 3) Самара—Уфа—Златоустъ—Челябинскъ. Эти направленія Комитетъ Министровъ разсматривалъ 18 декабря 1884 г. и 2-го января 1885 года, но и на этотъ разъ онъ ничего не предрѣшилъ о постройкѣ Сибирской ж. д., а остановился лишь на линіи Самара—Уфа—Златоустъ, которая требовала гораздо меньшихъ затратъ отъ Правительства и въ то же время была болѣе удалена отъ судоходныхъ путей.

Дѣло о постройкѣ Сибирской ж. д. двинулось впередъ съ того момента, когда на Всеподданнѣйшемъ отчетѣ исп. долж. Генерала-Губернатора Восточной Сибири за 1885 г. Его Императорскому Величеству благоугодно было положить резолюцію: „Ужъ сколько отчетовъ Генералъ-Губернаторовъ Сибири я читалъ и долженъ съ грустью и стыдомъ сознаться, что Правительство почти ничего не сдѣлало для удовлетворенія потребностей этого богатаго, но запущеннаго края! А пора, очень пора!"

Послѣ этого состоялось совѣщаніе Министровъ подъ предсѣдательствомъ д. ст. с. Абазы и постановленіе сего совѣщанія о необходимости составить программу изысканій для ж. д. въ Сибири было Высочайше утверждено въ іюнѣ 1887 г. Во исполненіе сего въ Министерствѣ Путей Сообщенія составленъ проектъ программы упомянутыхъ изысканій. Для производства изысканій сформированы три экспедиціи: 1) Средне-Сибирская, 2) Забайкальская и 3) Южно-Уссурійская.

2-го іюня 1890 г. Государь Императоръ утвердилъ Положеніе Комитета Министровъ о продолженіи Уфа-Златоустинской линіи до Міасса.

Въ 1890 г. было образовано, подъ предсѣдательствомъ д. ст. с. Абазы особое совѣщаніе для обсужденія вопросовъ, связанныхъ съ постройкою Сибирской ж. д. Засимъ Комитетъ Министровъ, въ засѣданіи своемъ 12-го февраля 1891 года, разсмотрѣвъ подробно представленіе Министра Путей Сообщенія по вопросу о постройкѣ великаго Сибирскаго ж. д. пути, полагалъ, прежде всего, разрѣшить постройку конечнаго участка Сибирской ж. д. отъ Владивостока до ст. Графской (385 вер.) и высказался единогласно за настоятельную необходимость осуществленія сплошной Сибирской транзитной желѣзнодорожной линіи, при чемъ къ постройкѣ участка Міассъ-Челябинскъ разрѣшено приступить немедленно. Журналъ Комитета удостоился Высочайшаго утвержденія 15-го февраля 1891 г. 17-го марта 1891 г. послѣдовалъ Высочайшій рескриптъ на имя Наслѣдника Цесаревича, коимъ возлагалось на Наслѣдника Цесаревича, „совершеніе въ Владивостокѣ закладки разрѣшеннаго къ сооруженію на счетъ казны и непосредственнымъ распоряженіемъ Правительства Уссурійскаго участка великаго Сибирскаго рельсоваго пути“ и такимъ образомъ былъ окончательно рѣшенъ вопросъ о постройкѣ сплошного черезъ всю Сибирь желѣзнодорожнаго пути.

19-го мая того же года во Владивостокѣ Наслѣдникъ Цесаревичъ, нынѣ благополучно царствующій Государь Императоръ Николай II, собственноручно изволилъ лично наложить въ приготовленную тачку земли и свезти ее на полотно строющейся Уссурійской дороги, а также заложить первый камень Великаго Сибирскаго Пути.

Въ іюнѣ 1891 г. въ Министерствѣ Путей Сообщенія составлена записка о срокѣ и порядкѣ сооруженія Сибирской ж. д. Постройку предполагалось разбить на 6 участковъ: 1) Челябинскъ — Ачинскъ, 2) Ачинскъ—Иркутскъ, 3) Кругобайкальская, 4) Забайкальская, 5) Амурская и 6) Уссурійская.

Длина дороги отъ Челябинска до Владивостока опредѣлена въ 7203 версты, стоимость же работъ 349 милл. руб.

Для общаго руководства постройкою Сибирскаго рельсоваго пути и осуществленія связанныхъ съ нею вспомогательныхъ предпріятій по содѣйствію колонизаціи и промышленному развитію страны было учреждено, по Высочайшему повелѣнію, 10 декабря 1892 г. особое высшее учрежденіе—Комитетъ Сибирской ж. д., предсѣдателемъ котораго призванъ Высочайшимъ рескриптомъ отъ 14 января 1893 г. Наслѣдникъ Цесаревичъ, нынѣ благополучно Царствующій Государь Императоръ Николай II, который послѣ кончины Августѣйшаго родителя своего изволилъ оставить за собою это званіе. Для ближайшаго завѣдыванія постройкой линіи Сибирской ж. д. было учреждено въ 1893 году Управленіе по сооруженію Сибирской ж. д., вошедшее при послѣднемъ преобразованіи Министерства Путей Сообщенія (3-го мая 1899 г.) въ составъ Управленія по сооруженію желѣзныхъ дорогъ.

Движеніе по Сибирской ж. д. по мѣрѣ ея постройки открывалось участками.

Къ 1-му январю 1899 г. открыто непрерывное движеніе до Иркутска.

Забайкальская ж. д. Къ сооруженію этой дороги было приступлено значительно раньше окончанія Сибирской ж. д. Участокъ Мысовая-Кит. разъѣздъ—Срѣтенскъ начатъ постройкою въ Сентябрѣ 1895 г., движеніе открыто 14 декабря 1899 г. Участокъ Иркутскъ—Байкалъ (63 вер.) открытъ 23 ноября 1898 г. Китайскій разъѣздъ—Манчжурія—11 октября 1901 г.

Сооруженіе дороги вокругъ Байкальскаго озера было въ виду техническихъ трудностей отложено; сообщеніе же между восточнымъ и западнымъ берегомъ Байкала установлено на спеціально выстроенныхъ для этого пароходахъ ледоколахъ: „Байкалъ“ и „Ангара“, при чемъ на ледоколѣ „Байкалъ“ могъ быть установленъ цѣлый поѣздъ изъ 28 товарныхъ вагоновъ. Однако такого рода переправа на практикѣ оказалась крайне неудобной, почему весною 1900 г. приступлено къ постройкѣ Кругобайкальской дороги у ст. Мысовой на восточной сторонѣ. Закончена дорога у ст. Байкалъ въ январѣ 1905 года. Съ постройкой этой дороги переправа черезъ оз. Байкалъ не упразднена, а оставлена на случай перерыва сообщенія по Кругобайкальскому участку, а также для надобностей самой службы Забайкальской ж. д., въ вѣдѣніе которой поступилъ весь перевозный флотъ.

Закладка *Уссурійской* ж. д., какъ уже говорилось произведена Наслѣдникомъ Цесаревичемъ, нынѣ благополучно Царствующимъ Государемъ Императоромъ 19 мая 1891 г. Дорога до ст. Иманъ окончена въ январѣ 1895 г., а въ ноябрѣ 1897 г. открыто движеніе на всемъ протяженіи Владивостокъ—Хабаровскъ.

1 Авг. 1900 г. передана во временное пользованіе О-ву Китайск. Восточной ж. д.

Мысль о постройкѣ *Китайской Восточной желѣзной дороги* возникла впервые послѣ производства строителями Сибирской желѣзной дороги изысканій

вдоль Амура, которыя показали, что проектированное продолженіе Великой Сибирской магистрали отъ Срѣтенска по длинѣ Амура до Хабаровска сопряжено съ значительными техническими трудностями. Помимо сего соединеніе Сибирскаго пути съ Владивостокомъ прямымъ желѣзнодорожнымъ путемъ черезъ Манчжурію представлялось болѣе выгоднымъ въ экономическомъ и эксплоатаціонномъ отношеніяхъ по сравненію съ амурскимъ направленіемъ этого пути. Въ этомъ смыслѣ были начаты переговоры съ Китайскимъ Правительствомъ и, по полученіи его согласія на проведеніе желѣзнодорожной линіи въ Маньчжуріи, приступлено немедленно къ развѣдкамъ. Первоначальныя рекогносцировочныя изысканія раіона будущей дороги были произведены въ 1896 году. Въ концѣ того же года образовалось Общество Китайской Восточной желѣзной дороги и было приступлено къ организаціи строительной администраціи. Первыя партіи инженеровъ прибыли въ Маньчжурію въ іюлѣ слѣдующаго 1897 года и начали болѣе обстоятельныя изысканія. Послѣднія производились по двумъ направленіямъ: сѣверному на Цицикаръ и Хуланьченъ и южному-на Бодунэ и Нингуту, причемъ, по техническимъ и экономическимъ соображеніямъ, предпочтеніе было отдано сѣверному направленію. Одновременно съ изысканіями былъ принятъ рядъ мѣръ для обезпеченія подвоза строительныхъ матеріаловъ. Въ этомъ отношеніи строящаяся линія была въ очень тяжелыхъ условіяхъ, такъ какъ къ ней нельзя было подойти ни съ запада, вслѣдствіе неготовности въ то время Забайкальской ж. д., ни съ востока, въ виду того, что ближайшая къ Уссурійскому краю часть линіи была самой трудной въ техническомъ отношеніи и требовала больше всего времени для своей постройки. Поэтому было рѣшено начать постройку отъ Харбина, съ подвозомъ въ этотъ пунктъ матеріаловъ по рѣкамъ Сунгари, Амуру, и Уссури. Для этой цѣли было создано особое рѣчное пароходство Китайской Восточной желѣзной дороги. Въ 1898 году, по занятіи Россіей Квантуна, на правахъ аренды, предпріятіе Общества было расширено возложеніемъ на него новой задачи—связать этотъ край съ Сибирской магистралью желѣзнодорожной вѣтвью; для производства изысканій этой вѣтви была отдѣлена со строящейся главной линіи часть техническаго персонала и въ то же время было приступлено къ выбору конечнаго пункта новой линіи, въ которомъ можно было бы устроить коммерческій портъ. Выборъ палъ на бухту Викторія, гдѣ впослѣдствіи былъ построенъ г. Дальній. Въ доставкѣ матеріаловъ для постройки Южно-Маньчжурской линіи значительную роль игралъ портъ Инкоу, къ которому была проведена желѣзнодорожная вѣтка.

Укладка рельсового пути началась въ 1898 году и къ лѣту 1900 года было уложено на всей дорогѣ около 1.300 верстъ сплошного рельсоваго пути, когда въ Китаѣ вспыхнули мятежныя волненія, которыя, начавшись въ Чжилійскомъ раіонѣ, отразились и въ Маньчжуріи. Несмотря на геройскую защиту чиновъ желѣзнодорожной охраны и служащихъ дороги, около 80 процентовъ всего протяженія желѣзнодорожной линіи были захвачены китайцами-мятежниками и подверглись полному разгрому. Изъ уложеннаго до начала волненій количества верстъ рельсового пути уцѣлѣло лишь около 400 верстъ. Полотно во многихъ мѣстахъ было сплошь разрыто, многія искусственныя и гражданскія сооруженія, почти всѣ станціонныя постройки и жилыя помѣщенія сожжены и уничтожены, склады матеріаловъ совершенно расхищены, значительная часть подвижнаго состава разнесена по частямъ и погибла безвозвратно, сохранившаяся же часть въ большинствѣ случаевъ потребовала крупнаго ремонта, также на большихъ протяженіяхъ уничтоженъ или попорченъ желѣзнодорожный телеграфъ, разрушены угольныя копи дороги и проч. Послѣ безпорядковъ укладка пути энергично возобновилась въ трехъ направленіяхъ—на югѣ изъ Инкоу, а на сѣверѣ отъ Уссурійской дороги и отъ Забайкальской, которая въ то время была уже почти окончена. Укладка велась настолько успѣшно, что 20 октября 1901 года на всемъ протяженіи дороги длиною въ 2.377 верстъ (не считая 300 верстъ станціонныхъ и карьерныхъ путей) путь былъ сомкнутъ и приведенъ въ такое состояніе, что представилось возможнымъ перевозить по всей дорогѣ пассажировъ и почту.

Для правильнаго пассажирскаго и товарнаго движенія дорога была открыта 1-го іюля 1903 года. По Портсмутскому миру южная часть линіи отъ Куаньченцзы до ст. Дальній была уступлена японцамъ. Въ настоящее время эксплоатаціонная длина дороги равняется 1. 619 вер. (Маньчжурія-Граница Уссурійской ж. д.—1395 вер., Харбинъ-Куаньченцзы 224 вер.).

Эксплоатація Китайской Восточной желѣзной дороги въ первые годы по ея открытіи проходила при совершенно ненормальныхъ условіяхъ. Годы 1904-05 были годами войны; въ 1906 году происходила эвакуація войскъ изъ Маньчжуріи, только въ 1907 году дорога стала понемногу приходить въ нормальное положеніе

Результаты ея дѣятельности съ тѣхъ поръ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

Перевезено милл. пуд.	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.
Хлѣбные грузы .	11,8	17,0	25,6	33,3	45,6
Лѣсные матеріалы	4,7	4,1	3,0	4,9	4,3
Чай	3,1	3,0	2,7	3,4	2,9
Соль	0,5	1,9	3,4	2,9	3,3
Прочіе грузы . .	7,0	7,4	10,0	13,3	18,8
Всего . . .	27,1	33,4	44,7	57,8	74,9

Выручено за означенныя перевозки валового дохода въ милл. руб.

1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.
7,7	8,2	8,4	10,5	12, 4

ИСТОРІЯ

ТОРГОВЛИ и ПРОМЫШЛЕННОСТИ

ВЪ РОССІИ.

ТОМЪ II.

Выпускъ VIII.

ПУТИ СООБЩЕНІЯ.

Подъ редакціей П. Х. Спасскаго.

РЕДАКЦІЯ ИЗДАНІЯ:
С.-Петербургъ, Пушкинская, 10.
1913.

Внутренніе водные пути.

Волжскій бассейнъ.

Рѣка Волга съ древнѣйшихъ временъ была главнымъ торговымъ путемъ, по которому двигались естественныя богатства обширной страны и продукты народнаго труда.

Еще въ доисторическія времена по Волгѣ производилась, такъ называемая, арабско-европейская торговля, расцвѣтъ которой падаетъ на VIII и IX в.в. Торговый путь шелъ по р.р. Волгѣ, Тверцѣ, Мстѣ, Волхову, Балтійскому морю. О существованіи этой торговли свидѣтельствуютъ указанія арабскихъ историковъ, а также многочисленные клады арабскихъ монетъ VIII—IX в., находимые въ Прибалтійскихъ губ., Сѣверной Германіи и островѣ Готландѣ.

Средоточіемъ арабско-европейской торговли сдѣлался Итиль, столица хозарскаго царства—расположенный на устьѣ Волги, близь нынѣшней Астрахани.

Въ этой торговлѣ принимали участіе также и русскіе. По свидѣтельству арабскихъ историковъ русская колонія въ Итилѣ была столь обширна, что для русскихъ у хозаръ имѣлся особый судья; однако, врядъ ли, торговыя сношенія русскихъ съ хозарами отличались особымъ оживленіемъ по причинѣ постоянныхъ военныхъ столкновеній между ними.

Еще Олегъ неоднократно дѣлалъ набѣги на хозаръ, а Святославъ окончательно разгромилъ ихъ. Въ XI вѣкѣ у русскихъ лѣтописцевъ прекращаются о хозарахъ какія либо свѣдѣнія, а также неизвѣстно, существовала ли послѣ этого арабско-европейская торговля и въ какихъ размѣрахъ.

Въ началѣ X вѣка на Волгѣ пониже устья р. Камы основывается другой важный торговый пунктъ, именно Болгаръ-Великій, развалины котораго сохранились до сихъ поръ. Въ этомъ городѣ происходила обширная и богатая ярмарка, перенесенная впослѣдствіи въ Казань, а еще позднѣе въ Макарьевъ и Н.-Новгородъ.

О торговыхъ сношеніяхъ русскихъ съ камскими болгарами говорятъ, какъ арабскіе историки, такъ и русскіе лѣтописцы. Такъ согласно лѣтописи, Владиміръ Святой уже въ 1006 г. заключилъ съ камскими болгарами торговый договоръ. Путь къ болгарамъ изъ Южной Руси лежалъ по р. Деснѣ, затѣмъ волокомъ до р. Оки и отсюда уже рѣками Окой и Волгой. Имъ ходили дружины Святослава и Владиміра въ своихъ походахъ па Болгарію. На этомъ пути лежало княжество Суздальское, которое также поддерживало съ болгарами торговыя сношенія, о чемъ неоднократно упоминаютъ нѣкоторые лѣтописцы. Напримѣръ одинъ лѣтописецъ повѣствуетъ: въ 1029 г. „бѣ мятежъ великъ и голодъ во всей странѣ (суздальской) и идоша па Волгу вси людіе въ Болгары и приведоша жито и тако ожиша“.

Со времени татарскаго нашествія и основанія ими столицы Сарая торговое движеніе по Волгѣ еще больше оживляется. По Волгѣ стали ѣздить въ Орду на поклоненіе ханамъ русскіе князья и ихъ посольства; вслѣдъ за ними туда направились русскіе торговцы и ремесленники. Уже черезъ 25 лѣтъ послѣ нашествія Батыя русскихъ въ Ордѣ скопилось такъ много, что для нихъ была основана отдѣльная Сарайская епархія (въ 1265 г.). Въ еще болѣе непосредственныя сношенія стало къ Золотой Ордѣ царство Болгарское. Вообще во времена татарскаго владычества Волга стала естественнымъ путемъ для сношеній Орды съ ея верховыми улусами русскимъ и болгарскимъ. Изъ Россіи по Волгѣ шли въ то время мѣха, медъ, воскъ, моржовые клыки, кожи, льняныя издѣлія, а также и невольники. Въ Россію же поступали—соль, пряности, жемчугъ, оружіе, лошади и проч.

По Волгѣ въ то время по сказаніямъ нашихъ лѣтописцевъ въ большомъ количествѣ плавали суда армянъ, татаръ и другихъ народностей, которыхъ лѣтописцы называютъ общимъ именемъ „бессерменъ“.

Изъ русскихъ городовъ на Волгѣ въ то время пріобрѣтаютъ значеніе: Холопій городокъ (при устьѣ р. Мологи), Ярославль, Кострома, Балахна и Н-Новгородъ. Въ Холопьемъ городкѣ существовала (въ XIII—XIV в.) ярмарка, гдѣ производилась торговля хлѣбомъ и азіатскими товарами; на ярмарку пріѣзжали купцы русскіе, татарскіе и армянскіе. Н.-Нов-

городъ сталъ возвышаться съ XIV в. и скоро сдѣлался центральнымъ пунктомъ для сношеній русскихъ съ восточными купцами. Татары продавали здѣсь степные и азіатскіе товары; покупщиками являлись, главнымъ образомъ, новгородцы, сбывавшіе ихъ преимущественно ганзейцамъ.

Нижегородское княжество или такъ называемая низовая земля была крайнимъ русскимъ владѣніемъ на Волгѣ. Ниже устья р. Суры оба берега занимали мордва и черемисы. На устьѣ Камы обитали по прежнему камскіе болгары, которые послѣ раззоренія ихъ Батыемъ скоро оправились и принимали дѣятельное участіе въ торговлѣ.

Въ XIV и XV в. отъ Золотой Орды отдѣлились самостоятельныя царства Казанское и Астраханское. Казанское царство съ главнымъ городомъ Казанью возникло на мѣстѣ Болгаріи, при чемъ болгары слились съ пришельцами, чему не мало способствовало ихъ единовѣріе, такъ какъ тѣ и другіе были магометанами. По своемъ основаніи Казань унаслѣдовала древнюю болгарскую торговлю; здѣсь возникла ярмарка (начинавшаяся 24 іюня), которая стала играть ту же роль, какъ и прежняя болгарская ярмарка.

Астрахань, главный городъ Астраханскаго царства, основана недалеко отъ нѣкогда существовавшей столицы Хозаріи—Итиля. Въ Астрахани русскіе покупали преимущественно соль и лошадей, черезъ этотъ же городъ производились торговыя сношенія русскихъ съ городами внутренней Азіи и даже съ Индіей.

Вообще во времена татарскаго владычества торговое движеніе по Волгѣ не только не уменьшилось, но напротивъ очень сильно возросло. Судоходство, однако, въ то время было далеко не безопасно, такъ какъ параллельно съ его развитіемъ увеличивались и разбои. Разбойники состояли, главнымъ образомъ, изъ новгородской вольницы, къ которымъ стали впослѣдствіи приставать многіе московскіе бѣглые люди. Разбойники назывались «укшуйниками» отъ слова «укшуй» т. е. лодка. Нерѣдко укшуйники производили набѣги и на города: такъ въ 1367 г. они взяли и разграбили болгарскій городъ Жукотинъ на р. Камѣ, въ 1375 г. разграбили города Кострому и Нижній-Новгородъ. Шайки укшуйниковъ очевидно были очень значительны: такъ въ набѣгѣ на Жукотинъ участвовало 200 лодокъ, вмѣщавшихъ по 50 человѣкъ каждая.

Въ 1552 г. пала Казань, а въ 1556 г.—Астрахань и русскому вліянію открылась вся Волга отъ истока до устья: вмѣстѣ съ тѣмъ русскимъ людямъ открылся свободный путь въ Прикаспійскіе и Закаспійскіе края, торговыя сношенія съ которыми начали особенно сильно интересовать Московское царство. Уже въ первые годы послѣ покоренія Казани и Астрахани къ Іоанну Грозному явились послы отъ Хивинскаго, Бухарскаго и Самаркандскаго властителей, которые просили царскаго покровительства для своихъ купцовъ. Центромъ торговыхъ сношеній съ азіатскими народами сдѣлалась Астрахань, которая быстро стала наполняться торговцами многочисленныхъ національностей востока и запада.

Сообщеніе Москвы съ поволжскими городами производилось по двумъ путямъ: по Москвѣ рѣкѣ до Коломны и далѣе Окою, или же сухопутьемъ до Ярославля. На Волгѣ въ то время важнѣйшими торговыми пристанями считались: Ярославль, Кострома, Кинешма, Н-Новгородъ, Макарьевъ, Василь-Сурскъ, Чебоксары, Свіяжскъ, Казань; за Казанью берега Волги вплоть до самой Астрахани были совершенно пустынны. Въ XVII в. на этомъ длинномъ пространствѣ существовали лишь города: Саратовъ, Самара и Черный Яръ, позже построенъ Симбирскъ. Несмотря на это по Волгѣ постоянно плавали суда, поддерживающія сношенія между Н-Новгородомъ и Астраханью.

Въ видахъ безопасности суда ходили караванами въ сопровожденіи отряда стрѣльцовъ, находившихся на переднемъ суднѣ, которое снабжалось орудіями. Начальникъ стрѣльцовъ въ то же время считался начальникомъ всего каравана. Караваны между Н.-Новгородомъ и Астраханью дѣлали ежегодно только по одному рейсу. Весною въ Нижнемъ скоплялось большое количество судовъ, груженныхъ или въ самомъ Нижнемъ или же приплывшихъ съ товарами изъ Москвы, Ярославля, Костромы. Уже при Іоаннѣ IV такіе караваны заключали въ себѣ 500—600 большихъ судовъ. Съ этимъ караваномъ обыкновенно плыло посольство въ Персію. Караванъ приходилъ въ Астрахань обыкновенно въ срединѣ лѣта.

Въ послѣднихъ числахъ іюля отправлялся изъ Астрахани караванъ низовый, также въ сопровожденіи стрѣльцовъ. Караванъ дѣлалъ въ день не болѣе 20 верстъ и приходилъ въ Нижній глубокой

осенью, гдѣ обыкновенно и оставался на зимовку, а товары при установленіи зимняго пути развозились на саняхъ. Кромѣ этихъ каравановъ по Волгѣ плавали также и отдѣльныя суда.

Изъ судовъ, плававшихъ въ то время по Волгѣ болѣе извѣстны насады или струги. Въ срединѣ XVII в. струги на Волгѣ строились длиною до 18 саж. при чемъ большой стругъ при полной нагрузкѣ имѣлъ осадку 12 четвертей. Помимо насадъ на Волгѣ плавали дощаники, кладныя, каюки, ладьи и проч. Строились суда обыкновенно въ Казани и Н-Новгородѣ. Въ 1703 году голландецъ Де-Бруйнъ засталъ у обоихъ городовъ обширныя верфи; въ Казани было 40 судовъ готовыхъ къ спуску изъ числа 380 строившихся судовъ.

Случайно волжскимъ водамъ приходилось носить на себѣ и морскіе суда. Такъ въ 1636 г. въ Н.-Новгородѣ былъ выстроенъ корабль „Фридрикъ" для плаванія по Каспійскому морю. Онъ построенъ былъ русскими плотниками, имѣлъ 120 фут. длины; для парусовъ имѣлъ три мачты, на случай безвѣтрія приспособленія для плаванія на 24 корабельныхъ веслахъ. Корабль этотъ отплылъ изъ Нижняго-Новгорода 30 іюля 1636 года, при чемъ на немъ ѣхало голштинское посольство командированное для установленія торговыхъ сношеній съ Персіей; въ составѣ этого посольства находился знаменитый ученый Адамъ Олеарій, оставившій намъ живописное описаніе своего путешествія. За первые 4 дня по отвалѣ изъ Нижняго-Новгорода корабль проплылъ не свыше 12 верстъ, такъ какъ при глубокой осадкѣ „Фридрику" пришлось долго биться на перекатахъ, въ особенности на извѣстномъ и въ настоящее время перекатѣ „Телячій бродъ". 5-го августа проплыли мимо Василь-Сурска, 13-го августа были въ Казани, а 15-го сентября прибыли наконецъ въ Астрахань.

Хлѣбный стругъ и паромъ на Волгѣ.

30 лѣтъ спустя именно въ 1669 г. на Волгѣ появился другой морской корабль „Орелъ", построенный голландскими мастерами въ с. Дѣдновѣ Касимовскаго у., предназначенный для плаванія по Каспійскому морю въ цѣляхъ борьбы съ разбойниками. Какъ „Фридрикъ" такъ и „Орелъ" погибли безславной смертью. „Фридрикъ" 15 ноября 1636 г. потерпѣлъ аварію у западныхъ береговъ Каспійскаго моря, не проплававъ и 4 мѣсяцевъ, а „Орелъ" сожженъ въ Астрахани Стенькой Разинымъ въ 1670 году.

Изъ описанія плаванія „Фридрика", составленнаго Олеаріемъ видно, что уже и въ ту пору на Волгѣ было много перекатовъ, составлявшихъ важное препятствіе для судоходства. Еще большимъ препятствіемъ служили разбои низовой вольницы, нападавшей не только на одиночныя суда, но и на цѣлые караваны. Такъ при Михаилѣ Феодоровичѣ разбойники истребили около Чернаго Яра весь караванъ шедшій въ Астрахань *).

Петръ Великій, основавъ С.-Петербургъ и открывъ Вышневолоцкую систему каналовъ, далъ свободный выходъ волжскимъ грузамъ къ Балтійскому морю и вмѣстѣ съ тѣмъ обширный потребительный рынокъ въ лицѣ вновь основанной столицы.

Несмотря на это особеннаго прогресса въ дѣлѣ развитія судоходства вплоть до начала XIX вѣка не замѣчается. Количество судовъ, плававшихъ въ то время по Волгѣ, возрастало очень медленно; средства передвиженія остались все тѣ же; самая конструкція судовъ почти не измѣнялась, хотя Петръ Великій и его ближайшіе преемники прилагали немало заботъ къ улучшенію рѣчного судоходства и судостроенія. Такъ въ 1709 г. повелѣно было для хода внизъ къ Астрахани суда строить

*) Грабежи на Волгѣ продолжались чуть ли не до средины XIX столѣтія, хотя разбойники стали значительно поскромнѣе и уже не кричали „сарынь на кичку", какъ бывало раньше, а тихо подплывали глубокой ночью къ стоящимъ на якорѣ судамъ и, приказавъ бурлакамъ подъ угрозою смерти ложиться на палубѣ внизъ лицомъ, отправлялись въ каюту водолива (завѣдующаго судномъ), гдѣ 25—50 руб. обыкновенно улаживали дѣло. Чтобы избавиться отъ разбойниковъ, Правительство завело гардкотныя роты, которыя были раздѣлены на мелкіе отряды подъ командою унтеръ офицера. Эти „гардкоты" оставили по себѣ самую скверную память у судоходцевъ, такъ какъ занимались вымогательствомъ нисколько не меньше разбойниковъ и при томъ на „законномъ основаніи". Въ 50-хъ годахъ всѣ они были упразднены.

морскія, чтобы они годились, какъ на рѣкѣ, такъ и на морѣ и конопатить ихъ, а не дѣлать только на скобкахъ, какъ это практиковалось ранѣе.

Въ 1728 г. издано новое положеніе, опредѣлявшее какія суда и на какихъ рѣкахъ нужно строить. Относительно волжскихъ судовъ въ этомъ положеніи упоминаются эверсы и романовки, которыя дѣлались для хода, какъ на рѣкѣ, такъ и на морѣ. Въ 1748 г. велѣно было для судовъ употреблять доски пильныя, а не топорныя. Послѣ изданія этого повелѣнія въ теченіи всего XVIII вѣка не издавалось новыхъ законовъ относительно волжскаго судоходства. Да и тѣ законы, которые были изданы исполнялись мало: судопромышленники строили суда, какія они находили удобнѣе, нисколько не справляясь съ изданными на этотъ предметъ постановленіями.

Адамъ Олеарій, отплывшій съ Голштинскимъ посольствомъ въ Персію на кораблѣ изъ Нижняго-Новгорода 30 іюля 1636 г. и достигшій Астрахани только 15 сентября; протоіерей о. Скопинъ, выѣхавшій на дощаникѣ изъ Астрахани 10 іюля 1797 г. и прибывшій въ г. Саратовъ только на 14-й день—раздѣляемые столѣтіями по времени путешествія, почти въ одинаковыхъ выраженіяхъ описываютъ утомительную медлительность пути, плохое устройство судовъ и прочія невзгоды, ими перенесенныя.

Жизнь однако дѣлала свое дѣло: благодаря постепенному увеличенію народонаселенія въ Поволжьѣ, общему распространенію торговыхъ операцій и быстрому развитію въ низовьяхъ Волги соляного, рыбнаго и другихъ промысловъ, волжское судоходство съ началомъ XIX столѣтія принимаетъ внушительные размѣры, а типы судовъ становятся прочнѣе, солиднѣе и болѣе надежными въ плаваніи. Самый ходъ дѣла, несмотря на прирожденную русскимъ людямъ косность, заставлялъ судовладѣльцевъ отрѣшаться отъ неудобныхъ судовъ. Уже одно только увеличеніе количества грузовъ вынудило судовладѣльцевъ отказаться отъ преимущественнаго употребленія для передвиженія послѣднихъ разноименныхъ простой конструкціи судовъ въ родѣ насадъ, стругъ, кладныхъ, шитиковъ и пр. и перейти къ судамъ болѣе обширнаго размѣра, могущихъ поднять сразу нѣсколько десятковъ тысячъ пудовъ. Появляются мокшаны, расшивы и другія суда, самая грузоподъемность, которыхъ требовала особенной прочности и добротности матеріаловъ при постройкѣ.

О количествѣ судовъ, плававшихъ на Волгѣ въ концѣ XVIII и началѣ XIX вѣка статистическихъ свѣдѣній не имѣется. Самыя раннія данныя относятся къ 1835 году, когда въ одномъ Рыбинскѣ грузилось и выгружалось 7500 судовъ; во всемъ же волжскомъ бассейнѣ ихъ грузилось 31.047, кромѣ того 2.767 лѣсныхъ гонокъ (судовъ груженныхъ лѣсными матеріалами).

Двигались эти суда при сплавѣ внизъ по рѣкѣ исключительно силою теченія воды, впрочемъ, нѣкоторыя пользовались при попутномъ вѣтрѣ и парусомъ. Для управленія сплавныхъ, такъ же какъ и нынѣ, пользовались рулемъ и рысковымъ якоремъ. Путь по всей Волгѣ обыкновенно совершали въ 43 дня, причемъ отъ Твери до Рыбинска плыли 5 дней, отъ Рыбинска до Нижняго-Новгорода 8 дней и далѣе до Астрахани 30 дней.

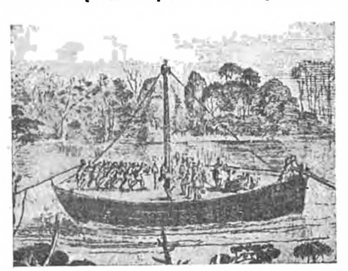
Вверхъ суда поднимались слѣдующими способами: во 1) на веслахъ; этотъ способъ самый древній имѣлъ примѣненіе только къ небольшимъ судамъ, поднимающимъ небольшое количество груза и на недалекое разстояніе; во 2) на парусахъ; суда, двигавшіяся такимъ образомъ, строились подъемною силой отъ 6 до 25 тысячъ пудовъ и на нихъ ставилось отъ 40 до 50 человѣкъ на каждые 10 тыс. пудовъ груза (законъ обязывалъ имѣть по три работника на каждые 900 пудовъ груза); про скорость этихъ судовъ сказать что-либо положительное трудно, такъ какъ она зависѣла отъ попутнаго вѣтра; въ 3) суда шли бечевою или лямкою; такимъ путемъ двигались: расшивы, мокшаны, досчаники, тихвинки и др.; тяга производилась бурлаками и отчасти лошадьми. Сотни тысячъ людей кормились бурлацкою лямкою. Количество бурлаковъ на болѣе мелкихъ судахъ колебалось отъ 20 до 100; на большихъ расшивахъ оно доходило до 300. Путь отъ Астрахани до Нижняго совершался въ 2—3 мѣсяца, отъ Нижняго до Рыбинска въ 3 недѣли и далѣе до Твери въ 18 дней. Бурлаки раздѣлялись на „смѣны", которыя чередовались по извѣстнымъ опредѣленнымъ для всѣхъ мѣстамъ, называемымъ „перемѣнами"; протяженіе между „перемѣнами" колебалось отъ 10 до 20 верстъ, въ зависимости отъ плеса и теченія воды. Шли бурлаки только днемъ, впрочемъ, на нѣкоторыхъ судахъ существовали вторыя артели, такія суда шли непрерывно; фрахтъ на нихъ былъ почти вдвое больше.

Всѣ суда обыкновенно старались вести вверхъ весною т. е. до спада воды, такъ какъ и въ ту пору мелководіе на Волгѣ давало себя чувствоватъ не меньше, если не больше чѣмъ теперь: достовѣрно извѣстно, напр., что на Густомѣсовскомъ перекатѣ въ промежутокъ времени 1824—36 г. глубина въ срединѣ

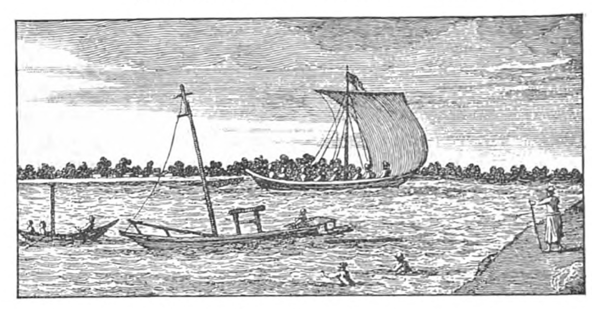
лѣта часто доходила до 3 чет., чего теперь, благодаря расчисткамъ перекатовъ, совершенно не бываетъ. Не мудрено поэтому, что судовладѣльцы торопились вывести свои суда къ Рыбинску заблаговременно. На перекатахъ низкую воду заставали только коноводки (см. ниже), которымъ и приходилось ее испытывать.

Обстановка фарватера на Волгѣ началась въ пятидесятыхъ годахъ. Предостерегательными знаками въ то время служили: поплавки, бочки, послѣ нихъ появились бакены, состоявшіе изъ тальниковыхъ конусовъ. Освѣщеніе предостерегательныхъ знаковъ началось въ 1867 г. съ изданіемъ правилъ для плаванія по р.р. Волгѣ и Камѣ. Въ 1874 г. обстановка производилась только на Волгѣ отъ Рыбинска до Астрахани. Въ промежутокъ времени 74—84 г. заведена обстановка на р.р. Окѣ, Камѣ, Вяткѣ, Бѣлой Сурѣ.

Въ началѣ XIX вѣка на Волгѣ появились коноводки, или конныя машины. Изобрѣтены онѣ были еще въ XVIII вѣкѣ знаменитымъ русскимъ механикомъ-самоучкой Кулибинымъ, но изобрѣтеніе это постигла судьба многихъ русскихъ изобрѣтеній: привиллегію на него Кулибинъ не взялъ и оно не было приложено къ дѣлу. Въ 1814 году нѣкто Пуа-де-Бердъ взялъ привиллегію на изобрѣтенное имъ особое машинное судно. Машина Пуаде-Берда на Волгѣ однако не привилась въ виду того, что уже 23 мая 1819 года крестьянинъ Сутыринъ получилъ привиллегію на коноводное судно болѣе имъ усовершенствованное, чѣмъ Пуа-де-Бердовское и стоившее въ тоже время въ десять разъ дешевле. Машина Пуа-де-Берда стоила 5 тыс. руб., а Сутыринская только 500 руб. Почти одновременно съ Сутыринымъ именно въ іюнѣ 1818 года корабельный мастеръ Томасъ Реби взялъ привиллегію тоже на конномашинное судно, а въ 1828 году выдана привиллегія на подобное же судно англичанину В. Фокъ.


Стругъ на Волгѣ, идущій бечевой.

Коноводныя машины въ тѣ времена исполняли роль буксирныхъ пароходовъ. Коноводная машина забуксировывала 4—5 подчалковъ съ грузомъ до 50 тыс. пудовъ въ каждомъ и поднимала ихъ вверхъ, посредствомъ ворота, устроеннаго на самомъ суднѣ и приводимаго въ движеніе лошадьми. Впереди судна завозился якорь, къ которому привязывался длинный канатъ, прикрѣпленный другимъ концомъ къ вороту на суднѣ. Когда канатъ выбирался весь, то завозили и клали новый якорь, вынимая тѣмъ временемъ старый; затѣмъ повторялась та же процедура. На каждомъ узкомъ и извилистомъ мѣстѣ рѣки караванъ бѣдствовалъ, благодаря своей неповоротливости. Легко представить себѣ, какъ медленно при такихъ условіяхъ подвигалось впередъ судно: болѣе 20—30 верстъ въ сутки караванъ былъ сдѣлать не въ состояніи, количество груза было впрочемъ довольно значительно и доходило до 250 тыс. пудовъ. Коноводныя машины ходили, главнымъ образомъ, между Царицыномъ и Нижнимъ-Новгородомъ, строились онѣ преимущественно на Камѣ. Въ 50-хъ годахъ на Волгѣ появились кабестаны, суда вродѣ коноводокъ, съ той лишь разницей, что вмѣсто ворота на нихъ былъ желѣзный валъ, приводимый въ движеніе паровой машиной. Были также попытки замѣнить лошадиную силу теченіемъ рѣки, для чего на суднѣ ставилось огромное подливное колесо, соединяемое съ воротомъ посредствомъ системы зубчатыхъ колесъ, но способъ этотъ не привился за недостаточностью силы теченія. Коноводныхъ машинъ было въ дѣйствіи на Волгѣ въ 1836 г.—35, а черезъ десять лѣтъ число ихъ увеличилося до 200. Къ 1856 г. число ихъ уменьшилось на половину, а къ навигаціи 1871 г. осталось только три.

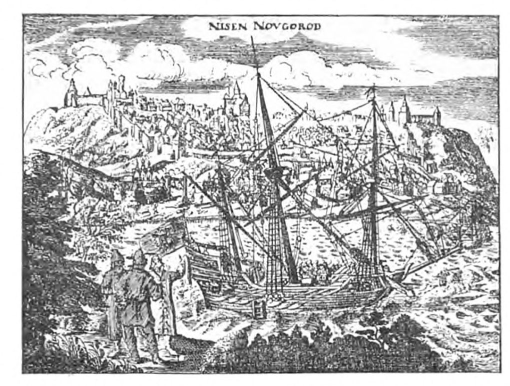

Суда на Волгѣ. Изъ пут. де-Брюинъ.

Пассажирскаго движенія по Волгѣ въ то время не существовало; въ виду крайней медленности су-

довъ поднимающихся кверху, не было смысла ѣздить на нихъ; сплавныя суда правда шли нѣсколько быстрѣе, но и на нихъ ѣздили только случайные пассажиры.

Пароходы были изобрѣтены англичаниномъ Фультономъ, который въ 1807 г. продемонстрировалъ на Сенѣ передъ Наполеономъ свой первый пароходъ.

Учрежденіемъ пароходства въ Россіи мы обязаны извѣстному петербургскому заводчику Карлу Берду. Лѣтомъ 1815 г. онъ поставилъ балансирную машину Уатта въ 4 силы на простую тихвинку и послѣ нѣсколькихъ опытовъ на Невѣ рѣшилъ испытать плаваніе на пароходѣ въ Кронштадтъ, что и совершилъ 3 ноября 1815 года, употребивъ на путь отъ Петербурга до Кронштадта $2^{3}/_{4}$ часа времени, т. е. по $8^{3}/_{4}$ версты въ часъ. Судно это Бердъ называлъ „стимботомъ"; названіе «пароходъ» впервые было употреблено адмираломъ Рикордомъ при описаніи этого путешествія въ статьѣ, помѣщенной въ № 46 газеты „Сынъ Отечества" за этотъ годъ. Въ 1816 г. Бердъ построилъ на своемъ заводѣ второй пароходъ и сталъ перевозить пассажировъ между Петербургомъ и Кронштадтомъ. 9 іюня 1817 г. Берду была дана привиллегія на исключительное право постройки пароходовъ въ Россіи въ теченіи десяти лѣтъ, но привиллегіей этой онъ почти не воспользовался.



Корабль Фридрихъ. Гол. грав. середины XVII ст. Изъ пут. Олеарія.

Точныхъ свѣдѣній о появленіи перваго парохода на Волгѣ нѣтъ. Существуютъ указанія, что еще въ 1816 г. заводчикъ Всеволодъ Андреевичъ Всеволожскій ѣхалъ изъ Перми Камой и Волгой до Казани на пароходѣ, построенномъ на его пожевскомъ заводѣ. Достовѣрно извѣстно, что Всеволожскій въ 1817 году построилъ на томъ же пожевскомъ заводѣ по проекту и подъ наблюденіемъ горнаго инженера Соболевскаго два парохода въ 6 и 36 силъ. На этихъ пароходахъ владѣлецъ ихъ доѣхалъ съ семьей до Казани, откуда они были отправлены обратно, но до Пожвы не дошли, а зазимовали на Камѣ, противъ с. Тихихъ Горъ. Команда по неопытности поставила пароходы на зимовку на мелкомъ мѣстѣ, почему ихъ днища примерзли, а весной 1818 года пароходы были срѣзаны льдомъ, послѣ чего ихъ разобрали, а машины отправили въ Пожву, гдѣ имъ дали другое назначеніе. Въ слѣдующемъ 1819 году Всеволожскій, войдя въ сношенія съ Бердомъ, построилъ на своемъ заводѣ еще одинъ пароходъ, который былъ готовъ въ 1821 году. Въ томъ же году пароходъ этотъ совершилъ рейсъ въ Рыбинскъ, гдѣ онъ такъ же былъ разобранъ, какъ его старшіе братья, погибшіе столь безславной смертью. Повидимому Всеволожскій не придавалъ большого значенія пароходамъ и они служили для него не дѣломъ, а забавой. Съ промышленной цѣлью пароходы появились нѣсколько позже.

Бердъ, получивъ привиллегію на учрежденіе пароходства по всѣмъ русскимъ рѣкамъ приступилъ къ постройкѣ нѣсколькихъ пароходовъ и составилъ для этой цѣли компанію, которая, однако, скоро рушилась. Въ числѣ ея участниковъ былъ помѣщикъ Ярославской губ. Дмитрій Петровичъ Евреиновъ, который не оставилъ предпринятаго дѣла и пріобрѣлъ отъ Берда его права на учрежденіе пароходства по Волгѣ, а также машины съ недостроенныхъ Бердомъ пароходовъ. Первый пароходъ Евреинова появился въ 1820 г., назывался «Волга» имѣлъ длины 84 фута, ширины 21 футъ при двухъ машинахъ въ 30 силъ каждая съ гребными колесами и кабестаномъ. Постройка парохода обошлась Евреинову въ 100 т. руб. Первый опытъ надъ его дѣйствіемъ произведенъ на р. Мологѣ 29 апр. 1820 г. На пароходъ никто не рѣшался взойти, а потому онъ первоначально отвалилъ съ однимъ машинистомъ и крѣпостнымъ человѣкомъ Евреинова— Николаемъ Ивановымъ. Пароходъ этотъ былъ наз-

наченъ для рейсовъ между Н.-Новгородомъ и Астраханью. Впослѣдствіи Евреиновъ построилъ еще 4 (или 2) парохода съ машинами завода Берда въ 16 и 30 силъ для буксировки судовъ между Рыбинскомъ и Н.-Новгородомъ. Въ 1823 г. образована пароходная компанія, въ составъ учредителей которой вошелъ и Евреиновъ (кромѣ его вошли—гр. Воронцовъ, Комаровскій, Несельроде и Уваровъ), которой указомъ 17 окт. 1823 г. дарована привиллегія на 15 лѣтъ на учрежденіе пароходства по Волгѣ, Камѣ и Каспійскому морю. Однако и эта компанія скоро рушилась, вслѣдствіе недостаточнаго числа лицъ, подписавшихся на полученіе акцій пароходства.

Крайне неуспѣшно шли дѣла также и у самого Евреинова. Съ 1824 г. пароходство между Н.-Новгородомъ и Рыбинскомъ было прекращено; машины съ двухъ 16 сильныхъ пароходовъ были поставлены на одинъ пароходъ, который былъ переведенъ на нижнее теченіе Волги. Скоро всѣ пароходы Евреинова перешли въ другія руки, а самъ онъ, потративъ на дѣло все свое состояніе, разорился. Къ 1832 г. изъ Евреиновскихъ пароходовъ уцѣлѣло только 2; участь остальныхъ неизвѣстна.

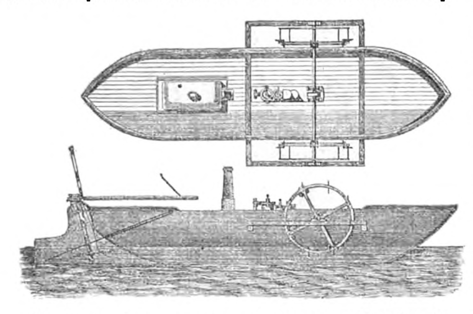
Неудачи Евреинова приписываются новизнѣ дѣла и полному неумѣнію строить пароходы. Для Волги уже въ тѣ времена, отличавшейся мелководьемъ, совершенно не годились пароходы построенные Евреиновымъ: они были килевые, благодаря чему глубоко сидѣли въ водѣ, а груза брали мало, имѣли крайне слабыя машины и ходили необычайно тихо. Жгли много и вынуждены были поэтому брать съ собою много дровъ и притомъ на весь свой путь, такъ какъ предпринимателю не было разсчета при маломъ числѣ пароходовъ устраивать отдѣльные склады дровъ. Къ тому же при появленіи пароходовъ жители отнеслись къ нимъ съ какимъ-то суевѣрнымъ страхомъ: „ишь чертова росшива" говорили одни, „грѣшно товаръ вести на этой посудинѣ съ печкой" повторяли другіе. Противъ пароходовъ говорилось и то, что они уничтожаютъ много дровъ, пугаютъ рыбу, отнимаютъ хлѣбъ у бурлаковъ. Неудача Евреинова нанесла тяжелый ударъ пароходному дѣлу на Волгѣ и надолго отбила охоту у предпринимателей заниматься этимъ дѣломъ.

До 1846 г. т. е. до фактическаго открытія дѣйствій Пароходнаго Общества по Волгѣ, на Волгѣ появилось только пять или шесть новыхъ пароходовъ. Въ 1826 г. устроенъ генераломъ Шепелевымъ пароходъ для разъѣздовъ по Окѣ; въ 1834 году былъ построенъ помѣщикомъ Сомовымъ въ Нижнемъ пароходъ „Выкса"—первый всецѣлорускій пароходъ; въ 1836 году явился еще пароходъ астраханскаго армянина. Всѣ эти пароходы были не лучше Евреиновскихъ. Въ 1842 году появился пароходъ «Соколъ», принадлежащій полковнику Соколовскому. Пароходъ былъ прекрасно отдѣланъ, отличался по тому времени быстроходностью, совершая рейсъ отъ Нижняго до Астрахани въ 10 дней. Какая судьба постигла этотъ пароходъ неизвѣстно. Такимъ образомъ цѣлую четверть вѣка со времени своего возникновенія пароходство на Волгѣ не могло привиться и на него стали смотрѣть въ концѣ концовъ, какъ на неосуществимую затѣю.

Корабль Орелъ, Изъ пут. Стрюйса.

Между тѣмъ потребность въ улучшеніи способовъ перевозки десятковъ милліоновъ пудовъ хлѣбныхъ грузовъ возрастала все болѣе и болѣе. Насколько велика была эта потребность показываетъ офиціальная таблица о количествѣ хлѣбныхъ грузовъ, прибывавшихъ къ г. Рыбинску—этому конечному пункту названныхъ грузовъ—въ серединѣ сороковыхъ годовъ: въ 1843 г. прибыло—24.839 т. пуд., въ 1844 г.—36.583 т. п., въ 1846 году—43.226 т. п. Для того чтобы составить себѣ понятіе объ общемъ движеніи грузовъ на Волгѣ къ вышеозначеннымъ цифрамъ надо прибавить: грузы идущіе отъ Нижняго въ Оку, грузы идущіе съ низовьевъ въ Каму, ярмарочные грузы, шедшіе изъ Москвы по р. Окѣ въ Н.-Новгородъ и проч. Общее количество волжскихъ

грузовъ въ серединѣ сороковыхъ годовъ можно опредѣлить приблизительно въ 70—80 милліоновъ пу-



Пароходъ „Елизавета", первый построенный въ Россіи. Строился на заводѣ Берда въ 1815 г., на немъ труба сложена изъ кирпича.

довъ. Фрахты, существовавшіе на Волгѣ въ то время были отъ Астрахани до Нижняго—35 коп., отъ Саратова до Рыбинска 20 коп. съ пуда. При изобиліи грузовъ и существовавшихъ въ то время высокихъ фрахтахъ устройство пароходства на Волгѣ обѣщало очень большія выгоды. Правда, къ этому присоединялись нѣкоторыя неблагопріятныя обстоятельства какъ то: недостаточное изученіе фарватера Волги и недостаточная выработанность нужнаго для Волги какъ типа судовъ, такъ и судоводителей; но уже въ то время вырабатывался изъ бурлаковъ, водоливовъ и другихъ лицъ кадръ опытныхъ волгарей, въ совершенствѣ знавшихъ фарватеръ рѣки, что же касается до конструкціи пароходовъ, то предприниматель имѣлъ передъ собой опытъ Евреинова и заграничныхъ пароходовладѣльцевъ, такъ какъ рѣчное пароходство въ то время тамъ получило уже довольно большое распространеніе. Въ общемъ условія для открытія волжскаго судоходства къ тому времени являлись вполнѣ благопріятными. Не доставало только иниціаторовъ. Таковые явились въ 1842 г. среди крупныхъ петербургскихъ капиталистовъ, рѣшившихъ основать „Пароходное Общество по Волгѣ"; этой группой былъ составленъ уставъ, который и представленъ для утвержденія Правительства.

Для предварительныхъ же распоряженій въ собраніи учредителей общества 30 сентября 1842 года были избраны трое директоровъ первой гильдіи купцы М. П. Кириловъ, Д. М. Полежаевъ и иностранный гость Д. И. Кейли. Первымъ изъ этихъ распоряженій было изслѣдованіе Волги, главнымъ образомъ въ участкѣ—Рыбинскъ—Самара, въ районѣ которыхъ предполагалось открыть предпріятіе. Для этой цѣли былъ приглашенъ голландскій инженеръ Рентгенъ, который произвелъ свою работу въ 1843 году. Изслѣдованія Рентгена дали совершенно положительные результаты. Утвержденіе устава общества однако нѣсколько замедлилось. Первоначально уставъ этотъ поступилъ на разсмотрѣніе Особаго Комитета при главномъ управленіи Путей Сообщенія. Здѣсь среди нѣкоторыхъ членовъ раздались голоса объ установленіи какъ бы правительственной опеки надъ обществомъ въ видѣ регулировки его тарифовъ, предлагали даже устроить казенный пароходъ, который бы служилъ образцомъ для частныхъ предпринимателей, въ виду неудачъ всѣхъ предыдущихъ пароходовъ. Противъ всѣхъ ограниченій однако возсталъ Главноуправляющій Путями Сообщенія, который полагалъ, что вновь открываемому Обществу должна быть предоставлена полная свобода, тѣмъ болѣе, что само оно не добивалось никакихъ монополій, вопреки многимъ другимъ предпринимателямъ, домогательства которыхъ однако правительствомъ всегда отклонялись.

7 сентября 1843 г. уставъ „Пароходнаго Общества по Волгѣ" былъ разсмотрѣнъ и утвержденъ Императоромъ Николаемъ I. По этому уставу первоначально капиталъ Общества былъ опредѣленъ въ 225 тыс. руб. и раздѣленъ на 150 паевъ, а само Общество освобождено, какъ отъ всякихъ торговыхъ документовъ, такъ и отъ уплаты пошлинъ при выпискѣ матеріаловъ для себя изъ заграницы. Несмотря на такіе благопріятные результаты, на огромныя выгоды, которыя обѣщало предпріятіе, недовѣріе къ нему среди русскихъ хлѣботорговцевъ, болѣе всего заинтересованныхъ въ быстромъ доставленіи грузовъ съ Волги къ Петербургу, было еще очень велико. Съ трудомъ учредителямъ удалось собрать капиталъ, необходимый на первоначальные расходы и для взноса за первый пароходъ, заказанный учредителями Нидерландскому Пароходному Обществу, въ Роттердамѣ и то благодаря тому, что это Общество взяло для себя 50 паевъ, т. е. 1/3 всего капитала компаніи. Какъ бы то ни было, но 15 мая 1846 г. новый пароходъ, названный „Волга", вышелъ на работу. День этотъ остался знаменательнымъ не только для «Пароходнаго Общества по Волгѣ», но и для всего волжскаго дѣла. Это уже не былъ опытъ болѣе или менѣе неудачный, послѣ котораго новое дѣло разрушилась или надолго замирало. Съ этого дня волжское пароходство стало развиваться гигантскими шагами и вскорѣ совершенно измѣнило всю прежнюю обстановку грузо

вого движенія по великой русской рѣкѣ. Опытъ «Пароходнаго Общества по Волгѣ» въ первую же навигацію оказался настолько удачнымъ, самое дѣло настолько назрѣвшимъ, что вскорѣ по почину этого общества стали учреждаться многія другія компаніи и товарищества. Такъ уже въ 1849 г. открыло свои дѣйствія Пароходное Общество «Меркурій» (впослѣдствіи «Кавказъ и Меркурій»), въ 1853 году «Самолетъ» (спеціально для пассажирскаго движенія), въ 1854 году «Дружина» (буксирное и товаро-буксирное), „Нептунъ“ (кабестанное и товаро-буксирное), въ 1864 г. товарищество „Лебедь“ (товаро-буксирное). Кромѣ этихъ пароходныхъ компаній на Волгѣ появилось очень много частныхъ предпринимателей, строившихъ пассажирскіе и буксирные пароходы. Многіе изъ нихъ, начавъ дѣло изъ ничего, упорнымъ трудомъ и энергіей создавали огромныя пароходныя предпріятія съ десятками пароходовъ и сотнями другихъ судовъ.

Въ 1847 г. на всѣхъ рѣкахъ волжскаго бассейна плавало всего 12 пароходовъ, черезъ 10 лѣтъ уже болѣе 100 (111), къ 1867 г. число ихъ равнялось—339, къ 1877—505. Въ 1885 г. статистика показываетъ на Волгѣ 766 пароходовъ, въ 1897 г.—1593 и наконецъ по послѣднимъ офиціальнымъ даннымъ (за 1906 г.) на Волгѣ работаетъ 2099 пароходовъ.

Конецъ XIX вѣка ознаменовался на Волгѣ постройкою большого количества пассажирскихъ двухъэтажныхъ пароходовъ, такъ называемыхъ американской системы, названныхъ такъ потому, что впервые пароходы подобнаго типа появились на американскихъ рѣкахъ. Иниціаторомъ этого нововведенія на Волгѣ былъ Альфонсъ Александровичъ Зевеке, который еще въ 1870 г. въ бытность свою управляющимъ Камско-Волжскимъ Пароходствомъ заказалъ въ Сормовѣ пароходъ американскаго типа въ 450 силъ, назвавъ его «Переворотомъ», такъ какъ по предположеніямъ этого дальновиднаго дѣятеля пароходы названнаго типа должны со временемъ произвести полный переворотъ на Волгѣ. По свойственной русскимъ людямъ косности однако предположенія А. А. Зевеке оправдались только черезъ два десятка лѣтъ. Наконецъ начало XX вѣка ознаменовалось появленіемъ на Волгѣ «теплоходовъ», т. е. судовъ съ двигателями внутренняго сгоранія. Иниціатива въ этомъ дѣлѣ принадлежитъ извѣстной фирмѣ Нобель. Эта фирма имѣетъ въ настоящее время на Волгѣ около десятка теплоходовъ, при чемъ одни изъ нихъ сами принимаютъ на себя грузъ, замѣняя прежнія паровыя баржи (носившія когда то названіе «Повинокъ»), другія буксируютъ за собою баржи, замѣняя прежніе буксирные пароходы. Въ навигацію 1911 г. на Волгѣ появился первый пассажирскій теплоходъ «Уралъ» съ колеснымъ двигателемъ, построенный Коломенскимъ заводомъ по заказу Акціонернаго Общества И. Любимовъ, а въ концѣ навигаціи 1911 г. вышелъ построенный тѣмъ же заводомъ теплоходъ «Бородино» съ винтовымъ двигателемъ по заказу Пароходнаго Общества «Кавказъ и Меркурій».

Въ навигацію 1912 года съ Коломенскаго завода по заказу О-ва „Кавказъ и Меркурій“ вышли уже 4 теплохода типа „Бородино“.

Всѣ эти теплоходы, какъ на пробѣ, такъ и въ теченіи навигаціоннаго плаванія дали вполнѣ благопріятные результаты: при одинаковой нагрузкѣ и скорости съ пароходами они сжигаютъ нефти въ 4 раза меньше, что при современной высокой цѣнѣ ея имѣетъ огромное значеніе.

Все это даетъ право надѣяться, что со временемъ пароходы замѣнятся теплоходами. Но, конечно, осуществится это не сразу. По крайней мѣрѣ, даже изъ крупныхъ пароходныхъ компаній только Общество „Кавказъ и Меркурій“ явилось такимъ смѣлымъ новаторомъ, другія же компаніи по отношенію къ теплоходамъ заняли выжидательное положеніе.

Количество паровыхъ судовъ по переписи 1906 г.*) на Волгѣ, какъ уже упоминалось равнялось 2099, изъ нихъ: пассажирскихъ 139, тов.-пас. 244, товарн. 22, буксиро-пас. 122, буксирн. 1392, туерн. 21, служебн. 156, паромовъ 3. Количество непаровыхъ судовъ въ 1906 г. равнялось 8445. Общая грузоподъемность волжскаго флота равнялась 537 мил. пуд.; изъ нихъ паровыя суда поднимали 10, непаровыя 527 мил. пуд.**) Изъ непаровыхъ судовъ на Волгѣ плаваютъ: баржи, барки, берлины, гусяны, бѣляны и проч.

---

*) Послѣднія офиціальныя данныя. Въ 1912 г. Мин. Пут. Сообщ. производило новую перепись. Результаты ея появятся въ печати не ранѣе конца 1913 г.

**) Со времени послѣдней переписи на Волгѣ построено свыше 4 т. судовъ разнаго типа, такъ что въ настоящее время грузоподъемность волжскаго флота значительно выше приведенной цифры.

Наибольшее значеніе имѣютъ баржи, какъ по своему количеству (4541), такъ въ особенности по своей грузоподъемности. Баржи появились на Волгѣ въ 60-хъ годахъ и благодаря своей большой грузоподъемности, легкости хода и прочности скоро вытѣснили прежнія тупоносыя расшивы. Баржи строятся большею частью деревянныя; въ послѣднее время замѣтно однако стремленіе строить вмѣсто деревянныхъ—желѣзныя баржи, въ особенности для перевозки нефти, такъ какъ желѣзныя баржи имѣютъ крупныя преимущества передъ деревянными (большую грузоподъемность, легкость осадки, большую прочность, отсутствіе утечки). Число жел. бар. въ настоящее время доходитъ до 300. Самая большая баржа на Волгѣ „Императрица Елизавета" т-ва Бр. Нобель имѣетъ 75 саж. длины, 10½ саж. шир. и поднимаетъ груза 630 тыс. пуд. Такими огромными размѣрами вновь строящихся судовъ объясняется тотъ фактъ, что число непаров. судовъ за послѣднее время увеличивается въ слабой степени (въ 1884 г. на Волгѣ плавало 8793 судна, въ 1900 г.—8250, въ 1906 г.—8475), грузоподъемность же судовъ въ то же время возрастаетъ значительно.

Волжское судоходство занято перевозкою слѣдующихъ главныхъ грузовъ: снизу—нефти, хлѣба, чугуна, соли, рыбы; сверху—лѣса и лѣсныхъ матеріаловъ. Нефть идетъ исключительно изъ Бакинскаго района, хлѣбъ съ низовыхъ волжскихъ пристаней, начиная отъ Камышина, а также съ Камы, Вятки, Бѣлой; соль и рыба изъ Астрахан. губерніи, чугунъ съ Урала.

Въ 1909 г. со всѣхъ волжскихъ пристаней, согласно статистич. данныхъ М. П. С. отправлено груза въ судахъ 968.699 тыс. пуд., въ томъ числѣ: нефти 249.522 тыс. пуд., хлѣба 187.389 т. п., керосина 61.527 т. п., соли 39.764 т. п., рыбы 19.029 т. п., желѣза и стали 16.514 тыс. пуд., лѣса и лѣсныхъ издѣлій въ судахъ 167.808 т. п. Кромѣ того отправлено лѣса въ плотахъ 389.418 т. п., такъ что общая отправка грузовъ съ пристаней волжскаго бассейна равнялась въ 1909 г. 1.358.434 т. п.*).

Въ сороковыхъ годахъ прошлаго столѣтія на Волгѣ перевозилось груза въ судахъ не свыше 70—80 мил. пуд. ежегодно. Съ появленіемъ на Волгѣ пароходовъ количество это значительно увеличилось. Въ 1859 г на волжскихъ судахъ перевезено 178 мил. пуд., въ 1870 г.—166 мил. пуд., въ 1874 г.—183 мил. пуд., въ 1884 г.—270 мил. пуд., въ 1890 г.—327 мил. пуд., въ 1900 г.—788 мил. пуд., въ 1906 г.—822 мил. пуд. и въ 1909 г.—968.699 т. п. (въ томъ числѣ на паровыхъ судахъ 116.501 тыс. пуд. и на непаровыхъ 852.198 тыс. пуд).

Конецъ пятидесятыхъ и начало шестидесятыхъ годовъ были періодомъ расцвѣта волжской судоходной промышленности, чему, помимо появленія пароходовъ, способствовалъ общій промышленный подъемъ страны. Однако уже къ концу шестидесятыхъ годовъ количество грузовъ на Волгѣ перестало возрастать. Начало семидесятыхъ годовъ отмѣчено, какъ время сильнаго упадка волжской судоходной промышленности. Главная причина этого—постройка желѣзныхъ дорогъ, которыя отняли отъ Волги значительное количество хлѣбныхъ грузовъ и вмѣстѣ съ тѣмъ значительно понизили фрахты на Волгѣ. Еще въ 1866 г. фрахтъ отъ Саратова до Рыбинска колебался въ предѣлахъ отъ 12—17 коп., но уже въ концѣ 70-хъ годовъ фрахтъ не поднимался выше 12 коп., часто падая до 7,6 коп. Такой фрахтъ являлся прямо убыточнымъ, такъ какъ въ тѣ годы еще не было техническихъ усовершенствованій, которыя допускали бы такое уменьшеніе платы за работу судовъ. Въ началѣ 80-хъ годовъ на Волгѣ появился новый грузъ, именно бакинская нефть. Та же нефть дала удобное и дешевое топливо для пароходовъ. Волжское судоходство вновь оживляется: значительно прогрессируетъ постройка, какъ паровыхъ, такъ и непаровыхъ судовъ. Однако уже въ концѣ XIX в. предложеніе судовъ для перевозки нефти превысило нужду въ нихъ. Количество пароходовъ продолжало прибывать, количество же перевозимой нефти перестало возрастать; кромѣ того крупныя нефтяныя фирмы, дававшія ранѣе заработокъ волжскимъ пароходовладѣльцамъ, сами стали обзаводиться собственнымъ наливнымъ флотомъ. Фрахты на Волгѣ очень сильно понизились (до 6 коп. за перевозку хлѣба отъ Саратова до Рыбинска, до 4 коп. за перевозку нефти отъ Астрахани до Нижняго). Въ тоже время, цѣны на нефть, какъ на топливо, достигли чрезмѣрной высоты. Все это и послужило причиною затяжного судоходнаго кризиса, который начался еще въ началѣ настоящаго столѣтія и окончательно не прекратился до сихъ поръ. Чтобы удешевить, въ виду существующихъ низкихъ фрахтовъ, себѣ стоимость перевозки, предпріятія сильныя денежными сред-

*) Прибавивъ количество грузовъ, прибывшихъ за этотъ годъ на пристани въ суммѣ 1.083.371 т. п. получимъ цифру 2.441.805 т. п., выражающую общій грузооборотъ волж. бассейна за 1909 г

ствами, начинаютъ переходить къ постройкѣ большемѣрныхъ, поднимающихъ огромное количество груза, желѣзныхъ баржей, а также начинаютъ строить суда новаго типа, приводимыя въ движеніе тепловыми двигателями Дизеля, но средней и мелкой судопромышленности, которая сейчасъ составляетъ 70% всего волжскаго судоходства, такія затраты не по силамъ.

Вообще буксирное пароходство на Волгѣ въ настоящее время далеко не приноситъ тѣхъ выгодъ, какія оно доставляло раньше, и является предпріятіемъ не только малодоходнымъ, но въ иныхъ случаяхъ прямо убыточнымъ.

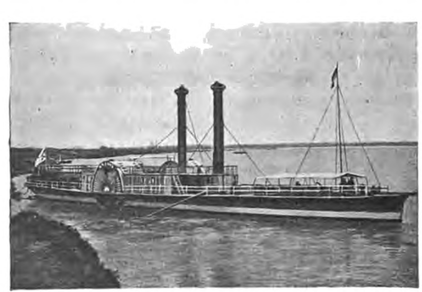
Послѣдняго нельзя сказать о пассажирскомъ пароходствѣ на Волгѣ; при умѣломъ управленіи оно даетъ хорошую прибыль: доказательствомъ этого могутъ служить солидные дивиденды, изъ года въ годъ выдаваемые крупнѣйшими пассажирскими пароходными обществами „Самолетъ“ и „Кавказъ и Меркурій“.

Р. Волга (вся длина 3.463 вер.) дѣлается доступной для сплавнаго судоходства отъ уст. Селижаровки (3.349 вер. отъ устья). Отъ г. Твери (3.048 вер. отъ уст.) Волга дѣлается доступной для пароходнаго движенія буксирнаго и пассажирскаго.

Между Тверью и Рыбинскомъ ходятъ ежедневно пассаж. пароходы Общества „Самолетъ“. Въ срединѣ лѣта навигація здѣсь однако часто прерывается вслѣдствіе мелководія. Ниже Рыбинска Волга доступна для пассажирскаго движенія въ теченіи всей навигаціи.

Между Рыбинскомъ и Нижнимъ ходятъ пассажирскіе пароходы О-ва „Самолетъ“, „По Волгѣ“, „Кавказъ и Меркурій“ и „Русь“. Эти же пароходства совершаютъ рейсы между Н.-Новгородомъ и Астраханью. На участкѣ Нижній-Новгородъ—устье Камы, кромѣ того ходятъ Вятскіе и Камскіе пароходы, рейсы которыхъ на Волгѣ начинаются обыкновенно отъ Н.-Новгорода. Таковы пароходства „Товарищества Бр. Каменскихъ“, Акц. О-ва И. Любимовъ и К-о (Нижній-Казань Пермь), Вятско-Волжскаго пароходства (Нижній-Вятка). Есть также нѣсколько менѣе крупныхъ пароходствъ.

Изъ притоковъ Волги наибольшее значеніе для судоходства имѣютъ: Молога, Шексна, Унжа, Ока съ Клязьмой, Сура, Кама съ Вяткой и Бѣлой.



Первоначальный типъ пассажирскаго парохода на Волгѣ (Общества Самолетъ).

Р. *Молога* входитъ въ составъ Тихвинской системы, кратчайшей изъ системъ, соединяющихъ бассейнъ Волги съ бассейномъ Балтійскаго моря. Пассажирское движеніе производится весною до Устюжны, а лѣтомъ до Весьегонска.

Р. *Шексна* входитъ въ составъ Маріинской системы. На ней для улучшенія судоходства производились многочисленныя, дноуглубительныя и выправительныя работы, благодаря чему была достигнута глубина достаточная для буксирнаго и пассажирскаго пароходствъ въ теченіе всей навигаціи. Пассажирскіе пароходы ходятъ между Рыбинскомъ и Череповцемъ и с. Чайка. Первый пассажирскій пароходъ на Шекснѣ подъ названіемъ „Смѣлый“ появился въ 1860 г. Принадлежалъ онъ бр. Милютинымъ; купленъ былъ у Мюссарда и ранѣе подъ названіемъ „Ундина“ совершалъ рейсы между Ораніенбаумомъ и Петергофомъ. Пароходство Бр. Милютиныхъ совершаетъ движеніе до сихъ поръ, позднѣе здѣсь появилось также Крестьянское Коммерческое Пароходство; до 1908 г. совершало рейсы пароходство „Надежда“, но ея преемники это дѣло прекратили.

По р. *Унжѣ* производится очень оживленное сплавное судоходство, такъ какъ въ ея верховьяхъ сохранилось еще много лѣсовъ. До г. Кологрива весною и до города Макарьева въ теченіе всей навигаціи существуетъ пассажирское пароходство.

Р. *Ока*. Въ 1861 г. пассажирское пароходство „Самолетъ“ открыло правильное пассажирское движеніе сначала между Н.-Новгородомъ и Елатьмой, а затѣмъ продолжило его до Касимова. Около этого же времени и на томъ же участкѣ Оки появились пассажирскія пароходства Бородачева и Куракина. Въ 1872 г. на Окѣ появились новые дѣятели А. В. Качковъ и А. П. Самгинъ, которые открыли своимъ первымъ пароходомъ „Дмитрій Донской“ пассажирское движеніе между Касимовымъ и Рязанью—на участкѣ ранѣе считавшемся недоступнымъ для плаванія. Въ слѣдующемъ году компаніоны продолжили линію до Нижняго, а Общество „Самолетъ“ и пароходства Бородачева и Куракина до Рязани.

Въ 1882 г. пароходство „Самолетъ“ прекратило окскую линію. Въ 1889 г. Качковъ и Самгинъ учредили „Товарищество по р. Окѣ“, въ которое кромѣ нихъ вошли Бородачевъ, Штейертъ, Кленовъ и Зворыкинъ.

Лѣтъ черезъ 10 компаніоны одинъ за другимъ вышли изъ состава Товарищества и оно прекратило

свое существованіе. Въ 1902 г. изъ оставшагося Товарищества возникло по р. Окѣ пароходство А. В. Качкова, которое теперь въ лицѣ его Н-ковъ почти безраздѣльно господствуетъ на Окѣ на участкѣ Нижній-Рязань, не имѣя конкурентовъ. Въ верховьяхъ Оки за послѣднее время стали также ходить небольшіе пассажирскіе пароходы, которые курсируютъ между г.г. Серпуховымъ и Каширою, а также между Серпуховымъ, Калугою и г. Бѣлевымъ. Изъ притоковъ Оки пассажирское движеніе производится на Клязьмѣ отъ Коврова и Вязниковъ до Нижняго.

Буксирное пароходство на Окѣ появилось въ 1876 г., до тѣхъ поръ существовали кабестанные пароходы. Буксирные пароходы ходили первоначально до Павлова, затѣмъ до Мурома и лишь много времени спустя пошли до Рязани. Изъ крупныхъ пароходныхъ фирмъ здѣсь работали О-во Ока, Черепъ Спиридовичъ, Тагуновъ; послѣднія два пароходства нынѣ уже не существуютъ.

Въ общемъ буксирное пароходство по Окѣ, не смотря на то, что она въ соединеніи со своимъ притокомъ Москвой представляетъ собой естественный водный путь изъ Москвы на Волгу, до начала XX в. не отличалось особымъ оживленіемъ. Причиной этого служили: крайнее мелководіе р. Оки на участкѣ Касимовъ-Рязань и почти полная непроходимость для судовъ въ участкѣ Рязань-Коломна, вслѣдствіе каменистаго грунта.

Впрочемъ по р. Москвѣ въ концѣ 50-хъ годовъ проходило изъ Нижняго и другихъ приокскихъ городовъ до 700 судовъ и до 1.500 плотовъ. Съ открытіемъ жел. дороги Нижній-Москва количество грузовъ, шедшихъ изъ Москвы въ Нижній и обратно по водному пути пало до минимума; правительство, увлеченное въ ту пору желѣзнодорожнымъ строительствомъ, не обращало почти никакого вниманія на водные пути.

Въ 70-хъ годахъ образовалась французская анонимная компанія съ цѣлью эксплоатаціи Москвы-рѣки. Компанія эта построила 6 шлюзовъ и брала извѣстную плату съ судовъ. Въ 1902 г. шлюзы эти были выкуплены казной за 700 тыс. руб., причемъ плата за проходъ судовъ стала взиматься въ тѣхъ же размѣрахъ. Движеніе грузовъ въ то время по р. Москвѣ производилось конной тягой; шли малоцѣнные грузы, преимущественно сырье.

Въ началѣ XX вѣка судоходство на пути Москва-Нижній вступило въ новый фазисъ; путь этотъ вновь сталъ привлекать къ себѣ вниманіе Правительства. На Оку командируется энергичный дѣятель полковникъ Д. Ф. Шкотъ. Благодаря его энергіи были расчищены наиболѣе затруднительные каменистые перекаты (изъ нихъ главнѣйшій перекатъ Каменка 40 вер. ниже Касимова—истинный бичъ для судоходства въ прежнее время), улучшена обстановка и урегулированъ проходъ судовъ въ мѣстахъ, гдѣ находятся наплывные мосты, составлявшіе ранѣе, вслѣдствіе произвола ихъ владѣльцевъ весьма крупное препятствіе для судоходства. Въ 1904 г. Вятско-Волжское пароходство сдѣлало попытку установить здѣсь правильное движеніе своими небольшими буксирными пароходами съ легкими баркасами. Попытка оказалась очень удачной. Пароходство открыло правильные рейсы между Нижнимъ и Москвой, причемъ рейсы эти совершались въ 7—8 дней. Недостатка въ грузахъ не было, такъ какъ фрахтъ по ж. д. равнялся около 40 коп. (первоклассные грузы), а пароходство имѣло возможность брать 17—20 коп. Въ 1906 г. на этомъ пути стало работать Пароходство Кашиной и О-во „Ока", съ 1907 г. „Надежда" и Качковъ. Для Оки стали строить спеціальные мелкосидящіе желѣзные баркасы, нынѣ почти совершенно вытѣснившіе прежнія неуклюжія гусяны. Въ навигацію 1908 г. прибыло въ Москву до 3,2 мил. пуд. груза (соли, лѣсныхъ матеріаловъ, керосина, нефти и пр.), отправлено до 2,2 мил. пуд. преимущественно ярмарочнаго груза для Нижегородской ярмарки.

Р. *Сура* (810 вер. дл.) считается судоходной отъ г. Пензы до Василь-Сурска (600 в.). До 1874 г. Суру посѣщали лишь случайные пароходы; въ этомъ году въ Алатырѣ устроилась паровая мельница Попова, изъ каковаго предпріятія нѣсколько времени спустя образовалось „Товарищество Алатырскихъ паровыхъ мельницъ". Поповъ завелъ три парохода, выстроилъ особаго типа баржи для подвозки пшеницы къ своимъ мельницамъ; въ 1878 г. одинъ изъ пароходовъ былъ отдѣленъ для пассажирскаго движенія по Сурѣ. Дѣло это однако скоро заглохло. Въ 1894 г. Поповъ сдѣлалъ попытку вновь устроить пассажирское сообщеніе между Курмышемъ и Василемъ, но скоро прекратилъ эту линію, переведя пароходъ на Ветлугу. Около этого времени прошла Московско-Казанская ж. д. и пароходное движеніе на р. Сурѣ стало такъ незначительно, что Округъ Путей Сообщенія распорядился снять обстановку съ рѣки.

Съ весны 1903 г. владѣльцы обширныхъ винокуреннаго и маслянаго заводовъ около Ядрина Бр. Таланцевы открыли пассажирскую линію между Василь-Сурскомъ и Курмышомъ (100 в.), гдѣ небольшой пассажирскій пароходъ Таланцевыхъ „Чайка" и совершаетъ правильные ежедневные рейсы въ теченіи всей навигаціи. Буксирные пароходы въ р. Суру заходятъ обыкновенно осенью, для разстановки баржей подъ хлѣбъ. Весною эти баржи спускаются въ Волгу и затѣмъ идутъ до Рыбинска.

Р. *Кама* важнѣйшій притокъ Волги, какъ по своей длинѣ (1.883 вер.), такъ и по размѣрамъ существующаго на ней судоходства.

Главные грузы, идущіе съ Камы: лѣсъ, чугунъ, желѣзо съ Урала, соль съ верховыхъ пристаней, хлѣбъ съ низовыхъ пристаней. Лѣсъ идетъ преимущественно въ Царицынъ, хлѣбъ въ Нижній, Рыбинскъ,

С.-Петербургъ. Грузооборотъ Камы по отношенію ко всему волжскому бассейну равенъ приблизительно 16%.

Пароходы на Камѣ появились, какъ уже упоминалось, въ 1816 г., когда Всеволожскій построилъ на своемъ заводѣ въ Пожвѣ первый пароходъ, появившійся на волжскомъ бассейнѣ.

Съ промышленной цѣлью пароходы на Камѣ появились однако много лѣтъ спустя. Въ 1846 г. образовалось Пермское Пароходное Общество, въ слѣдующемъ году К-о Гакса и Тэта построила для пермскихъ пристаней пароходъ въ 60 силъ; въ 1851 г. открыла свои дѣйствія Камско-Волжская Компанія и затѣмъ Кавказъ и Меркурій и Самолетъ, позднѣе появились пароходство Колчина (впослѣдствіи Курбатова), Бр. Каменскихъ и И. И. Любимова. Пассажирское сообщеніе на Камѣ въ настоящее время производится между г. Чердынью (на р. Колвѣ въ 7 вер. отъ впаденія ея въ Вишеру, впадающей въ Каму) и Пермью (п-ва Д. Е. Ржевина и Любимова) и между Пермью и Н.-Новгородомъ (П-во Бр. Каменскихъ, И. И. Любимова, Кавказъ и Меркурій). На притокахъ Камы совершается пассажирское движеніе по Вяткѣ—Вятка-Казань (Вятско-Волжское Пароходство) и по р. Бѣлой—Уфа-Казань (П-во Якимова).

Бассейнъ р. Невы съ озерами, системы соединенія бассейновъ Балтійскаго и Каспійскаго морей.

Рѣки Нева, Волховъ и озера Ладожское и Ильмень издревле входили въ составъ великаго воднаго пути изъ Варягъ въ Греки. Этимъ путемъ ходили еще норманны въ своихъ походахъ на Византію. Во времена процвѣтанія Великаго Новгорода Нева и Волховъ служили единственнымъ путемъ, по которому двигались товары изъ Западной Европы въ Новгородъ, а оттуда внутрь Россіи и обратно.

Съ паденіемъ Великаго Новгорода и перенесеніемъ центра русской торговли въ Москву балтійскій водный путь потерялъ свое значеніе. Товары изъ Москвы въ Западную Европу стали двигаться по Сѣв. Двинѣ черезъ Архангельскъ. Побѣды и завоеванія Петра Великаго и постройка на устьѣ Невы новой столицы Петербурга вновь доставили балтійскому пути первенствующее значеніе. Утвердившись на берегахъ Невы, Петръ Великій первымъ дѣломъ озаботился устройствомъ воднаго сообщенія вновь пріобрѣтенной области съ хлѣбороднымъ волжскимъ райономъ. Еще 12 января 1703 г., т. е. за 5 мѣсяцевъ до основанія Петербурга Петръ повелѣлъ строить въ Вышнемъ-Волочкѣ каналъ, извѣстный подъ именемъ Тверецкаго. Каналъ и сооруженія при немъ были готовы въ 1708 г., а въ слѣдующемъ году открылось здѣсь судоходство. Такимъ образомъ впервые открылся сплошной водный путь между Балтійскимъ и Каспійскимъ морями; эта система соединенія извѣстна подъ именемъ *Вышневолоцкой* системы.

Рѣка Мста, входившая въ ея составъ, отличалась многочисленными порогами, а потому въ 1712 году приказано было ихъ осмотрѣть и очистить. Въ 1719 г., когда многія изъ сооруженій на каналѣ пришли въ ветхость, Новгородскому купцу Михаилу Ивановичу Сердюкову повелѣно было: „въ каналахъ при р.р. Цнѣ и Тверцѣ пересыпныя мѣста вычистить, обветшалые срубы и деревянные шлюзы и ворота починить и гдѣ пристойно, вновь построить шлюзы съ воротами и то все содержать ему въ такомъ сохраненіи и порядкѣ, чтобы судамъ всегда былъ свободный ходъ“. За это Сердюковъ имѣлъ право брать съ проходящихъ по каналу судовъ съ кладью плату въ размѣрѣ 10 денегъ съ сажени длины судна. Вдоль канала и на всемъ протяженіи р. Волхова и Мсты былъ устроенъ бечевникъ (полоса суши въ 10 саж. ширины), гдѣ запрещалось пасти скотъ и производить какія либо сооруженія.

Въ томъ же году было приступлено къ прорытію канала въ обходъ Ладожскаго озера, гдѣ плаваніе для рѣчныхъ судовъ было крайне опасно. Каналъ этотъ оконченъ въ 1728 году (носитъ названіе канала Императора Петра Великаго).

Всѣ работы по исправленію пути и ремонту шлюзовъ на системѣ лежали на обязанности Сердюкова. Лишь въ 1774 г. система была пріобрѣтена отъ Н-въ Сердюкова въ казну за 176 тыс. руб. О движеніи судовъ по Вышневолоцкой системѣ въ серединѣ XVIII вѣка можно судить по даннымъ 1764 года. Въ этотъ годъ въ столицу пришло по каналамъ 2.793 барки, 349 полубарокъ, грузу хлѣбнаго 6.177 т. пуд. и болѣе 1.200 тыс. пуд. желѣза. Въ 1797 г. въ обходъ озера Ильмень между рѣками Волховомъ и Мстою былъ прорытъ каналъ, названный Сиверсовымъ. Въ 1835 г. сооруженъ Вишерскій каналъ, облегчившій выходъ судовъ весною изъ р. Мсты въ Волховъ. Въ 1841 году устроенъ Верхневолжскій бейшлотъ (водонапорная плотина). Кромѣ того въ этотъ же годъ капитально отремонтированы другія водохранилища на системѣ, поддерживались бечевники и наконецъ въ 1870 г. были произведены крупныя работы по выправленію Волги. Всѣ эти мѣры значительно улучшили систему, давъ возможность поддерживать судоходную воду вдвое дольше противъ прежняго.

Но одновременно съ улучшеніемъ Вышневолоцкой системы проводились и новые водные транзитные пути между Волгой и Петербургомъ: Маріинскій (откр. 1811 г.), Тихвинскій (1808 г.), строились желѣзныя дороги, а на Волгѣ создались новыя условія судоходства введеніемъ паровой тяги и судовъ большихъ размѣровъ и улучшенной конструкціи. (Вышневолоцкая система не допускаетъ движенія судовъ во всю навигацію, а лишь періодически, по мѣрѣ спуска воды изъ водохранилищъ). Все это въ совокупности было причиной уменьшенія транзитнаго движенія по Вышневолоцкой системѣ, которое перешло, главнымъ образомъ на Маріинскую.

Въ началѣ XIX вѣка по Вышневолоцкой системѣ проходило до $5^1/_2$ тыс. судовъ, въ срединѣ столѣтія отъ 2 до 3 тыс. судовъ, а съ начала 60-хъ годовъ число ихъ упало до 1.200. Съ 1869 по 1871 г. проходило среднимъ числомъ 928 судовъ, въ 1872—74 г.г.—386 и наконецъ въ 1882 — 84 г.г. — 33. Въ настоящее время Вышневолоцкая система потеряла всякое транзитное значеніе и имѣетъ лишь мѣстное значеніе: Тверца служитъ главнымъ образомъ снабженію хлѣбомъ съ низовьевъ Волги Тверской и отчасти Ярославской губерній, а Мста и Волховъ для сплава продуктовъ прибрежныхъ уѣздовъ Новгородской губерніи къ Петербургу.

Мысль объ устройствѣ *Тихвинской* и *Маріинской* системъ каналовъ также принадлежитъ Петру Великому. По р.р. Тихвинкѣ и Чагодощѣ издревле былъ проложенъ путь, при чемъ грузы между верховьями этихъ рѣкъ перевозились гужемъ. Въ 1710 году посланъ былъ англійскій инженеръ Перре для изысканій соединенія рѣкъ Тихвинки и Чагодощи, а также Вытегры и Ковжи. Верховья послѣднихъ двухъ рѣкъ Петръ I посѣтилъ лично и внимательно осмотрѣлъ эту мѣстность. Изысканія производились около 5 лѣтъ, по тѣмъ дѣло и кончилось. При преемникахъ Петра дѣло это заглохло, такъ что долгое время Вышневолоцкая система была единственнымъ водным путемъ, связующимъ Петербургъ съ хлѣбороднымъ Волжскимъ райономъ. Исполненіе мысли Петра Великаго послѣдовало при Александрѣ Первомъ. Въ 1802 году начата была постройка Тихвинскаго канала и окончена въ 1811 году, въ этотъ же промежутокъ времени произведены были работы по расчисткѣ всего пути. Тихвинская система есть кратчайшая изъ всѣхъ системъ, соединяющихъ бассейнъ Волги и бассейнъ Балтійскаго моря, но несмотря на то она никогда не отличалась оживленіемъ. Причина—это крайнее мелководіе рѣкъ, входящихъ въ ея составъ. По системѣ главнымъ образомъ идутъ порожнія суда, направляющіяся изъ Петербурга обратно на Волгу. Съ Волги же въ Петербургъ идутъ преимущественно рыба и фрукты.

Къ устройству Маріинской системы каналовъ было приступлено при Павлѣ Первомъ. Въ 1799 г. для скорѣйшаго устройства канала между р.р. Ковжей и Вытегрой было занято изъ средствъ воспитательнаго дома 400 тыс. руб.; каналъ этотъ велѣно именовать Маріинскимъ. Въ 1800 г. начаты работы по прорытію Онежскаго канала между р.р. Вытегрою и Свирью для обхода Онежскаго озера (въ 1820 г. каналъ оконченъ до урочища Черные Пески, а остальная часть окончена уже въ 1852 г.), а также канала отъ устья Свири до устья Сяси, для обхода Ладожскаго озера (каналъ Императора Александра I). Въ 1802 г. оконченъ каналъ между устьями Сяси и Волхова (каналъ Императрицы Екатерины II). Въ 1846 году сооруженъ Бѣлоозерскій каналъ. Каналы Императора Петра Великаго, Александра I и Императрицы Екатерины II носятъ названія Староладожскихъ каналовъ. Къ серединѣ XIX вѣка Староладожскіе каналы частью обмелѣли, частью оказались болѣе несоотвѣтствующими современнымъ требованіямъ судоходства, почему параллельно имъ прорыты: а) каналъ Императора Александра II между Волховымъ и Невою (прорытъ 1861 — 66 г.г.); б) Императора Александра III между Свирью и Сясью (оконченъ въ 1883 г.); в) каналъ Императрицы Маріи Ѳеодоровны (оконченъ въ томъ же году) между Сясью и Волховымъ, иначе называемые Новоладожскіе каналы. Въ 1882—86 г. параллельно старому сооруженъ Ново-Маріинскій каналъ, обошедшійся около 2 мил. руб.

Несмотря на всѣ эти частичныя исправленія судоходство на Маріинской системѣ производилось съ большими затрудненіями. Препятствіями для судоходства служили: мелководіе и узость фарватера, часто попадающіяся каменныя гряды, пороги, извилистость рѣкъ, входящихъ въ составъ системы и проч. Радикальною мѣрою для улучшенія судоходства могло быть коренное переустройство системы. Впервые вопросъ о таковомъ переустройствѣ возникъ еще въ 1869 году, по ходатайству Рыбинскаго Биржевого Комитета. Въ 1870 г. нѣсколько предпринимателей предлагали

Министерству Путей Сообщенія составить акціонерное общество съ капиталомъ въ 10 мил. руб. для улучшенія судоходства на системѣ, но Министерство, не желая давать монополію на системѣ, въ ходатайствѣ отказало. Въ томъ же году при Министерствѣ Путей Сообщенія была учреждена постоянная коммиссія по улучшенію Маріинскаго водного пути.

Въ первое десятилѣтіе разрѣшеніе вопроса однако очень медленно подвигалось впередъ. Нѣсколько быстрѣе оно пошло въ концѣ семидесятыхъ годовъ, но и въ это время производились лишь частичныя улучшенія (постройка Сясьскаго и Свирскаго каналовъ). Конецъ восьмидесятыхъ годовъ былъ посвященъ разработкѣ проектовъ улучшенія системы. Заинтересованное въ этомъ дѣлѣ купечество просило сдѣлать возможнымъ пропускъ съ Волги судовъ длиною въ 40 саж., при осадкѣ 10 четвертей. Однако проектъ этотъ былъ признанъ въ Министерствѣ неосуществимымъ. Министерство рѣшило остановиться на пропускѣ судовъ длин. въ 32 саж. и шириною въ $13^{1}/_{2}$ аршинъ при осадкѣ 8 четвертей. Окончательное и при томъ благопріятное рѣшеніе по переустройству Маріинской системы послѣдовало лишь въ 1890 г. 17 апрѣля этого года послѣдовало Высочайшее повелѣніе объ отпускѣ изъ Государственнаго Казначейства $12^{1}/_{2}$ мил. руб. на коренное переустройство Маріинской системы. Въ томъ же году было приступлено къ работамъ, каковыя продолжались $5^{1}/_{2}$ лѣтъ и закончены въ 1896 году. За это время перестроены всѣ шлюзы, расширены и углублены рѣки и каналы и наконецъ шлюзована порожистая часть р. Шексны. Послѣ переустройства по системѣ могли проходить суда длиною въ 32 саж. и осадкой до 10 четвертей. Грузопропускная способность самой системы возросла до 120 мил. пуд. вмѣсто 80 мил.

За самое послѣднее время система стала опять приходить въ нѣкоторый упадокъ и пропускаетъ суда лишь на осадкѣ $8^{1}/_{2}$ четвертей.

Несмотря на переустройство движеніе судовъ по системѣ въ прежнее время было значительно больше, чѣмъ теперь. Первый ударъ движенію судовъ по Маріинской системѣ нанесла Рыбинско-Бологов. ж. д., построенная въ 1872 г. и взявшая около 10 мил. пудовъ грузовъ. Затѣмъ на уменьшеніе судоходства на системѣ вліяетъ также упадокъ Рыбинска, какъ привознаго хлѣбнаго центра, а Петербурга, какъ важнѣйшаго хлѣбнаго порта. Въ прежнее время волжскіе хлѣбные грузы шли въ Рыбинскъ, а отсюда направлялись въ Петербургъ, сюда же шли камскіе и сибирскіе грузы. Въ настоящее время съ проведеніемъ желѣзныхъ дорогъ часть грузовъ, минуя Петербургъ, идетъ изъ Волжскихъ районовъ въ Виндаву, Архангельскъ (черезъ Перм.-Котл.), Ростовъ на Дону, Новороссійскъ и т. д.

Движеніе судовъ по рѣкамъ и каналамъ, входящимъ въ составъ системъ, ранѣе производилось или сплавомъ или бурлацкою и конной тягой. Нынѣ какъ то, такъ и другое производится почти исключительно буксирными пароходами, которые появились здѣсь довольно рано. Такъ уже въ 1849 г. буксирные пароходы занимались проводкою судовъ по бурному Онежскому озеру, а также ходили на Коневецъ и Валаамъ. Въ 1852 г. съ открытіемъ Онежскаго канала пароходы перешли на каналы и рѣки и здѣсь заняліись взводкою судовъ.

Помимо транзитнаго значенія водные пути, входящіе въ составъ бассейна р. Невы съ озерами, имѣютъ громадное мѣстное значеніе. По каналамъ и рѣкамъ Волхову, Свири и Невѣ производится въ теченіе всего лѣта сплавъ лѣсныхъ и разныхъ строительныхъ матеріаловъ въ Петербургъ. Между Петербургомъ, Шлиссельбургомъ, Валаамомъ (на Ладожскомъ озерѣ), Петрозаводскомъ (на Онежскомъ озерѣ) существуетъ правильное пассажирское сообщеніе; таковое же сообщеніе производится пароходами по Ново-Ладожскимъ каналамъ *) и по р. Волхову и озеру Ильмень. По Ладожскому и Онежскому озерамъ плаваетъ большое количество парусныхъ судовъ мѣстнаго типа, принадлежащихъ исключительно финляндцамъ.

По офиціальнымъ даннымъ М. П. С. грузооборотъ пристаней на рѣкахъ Невскаго бассейна и озерахъ выразился за 1909 годъ въ слѣдующихъ цифрахъ: отправлено съ пристаней 15.519 судовъ съ грузомъ 251.550 тыс. пуд., кромѣ того 32.456 плотовъ; прибыло 17.050 судовъ съ грузомъ 409.232 тыс. пуд. и плотовъ 31.841 шт. Количество паровыхъ судовъ бассейна равнялось въ 85 г.—206; въ 97 г.—421; въ 906 г.—574 (въ томъ числѣ пассаж. 120, букс. 311, служеб. 73), непаровыхъ судовъ считалось въ 84 г.—5774; въ 97 г.—7102; въ 906 г.—7609.

*) До введенія пароходовъ пассажирское сообщеніе здѣсь производилось на особаго типа судахъ называемыхъ «трешкотами». Они закладывались тройкою лошадей и дѣлали 6—7 верстъ въ часъ.

Бассейнъ р. Сѣверной Двины.

Со времени открытія англичанами Бѣломорскаго пути при Іоаннѣ Грозномъ, Сѣверная Двина долго служила единственнымъ удобнымъ путемъ, связующимъ столицу Россіи Москву съ Западной Европой. Благодаря этому судоходство по Сѣверной Двинѣ въ ту пору достигло значительнаго развитія. Зимою въ Вологду свозилось со всѣхъ сторонъ большое количество товаровъ, которые съ открытіемъ навигаціи сплавлялись въ Архангельскъ и здѣсь нагружались на иностранныя суда. Тѣмъ же путемъ доставлялись въ Вологду европейскіе товары и отсюда, преимущественно при наступленіи санняго пути отправлялись въ Москву. Плаваніе по Двинѣ въ то время совершалось въ досчаникахъ, насадахъ и другихъ судахъ. Насады, плававшія по Двинѣ, были длинныя и широкія суда, поднимавшіяся надъ водою не свыше 4 футъ. Строились они изъ одного дерева, при чемъ даже всѣ скрѣпленія были деревянныя. Такъ же, какъ и на Волгѣ, суда поднимались кверху на парусахъ, веслахъ, а чаще всего бечевою, которую тянули бурлаки и изрѣдка лошади, внизъ суда сплавлялись наплывомъ.

Съ основаніемъ Петербурга и открытіемъ вновь Балтійскаго воднаго пути, Сѣверная Двина потеряла свое транзитное значеніе и стала служить лишь для удовлетворенія мѣстныхъ потребностей. Въ виду этого судоходство по Сѣв. Двинѣ значительно уменьшилось и въ дальнѣйшемъ не могло получить значительнаго развитія по причинѣ слабаго народонаселенія береговъ рѣкъ, входящихъ въ составъ ея бассейна.

Главнымъ образомъ по Сѣверной Двинѣ сплавлялся лѣсъ и сырые продукты русскаго сѣвера, направлявшіеся заграницу черезъ Архангельскъ. Съ проведеніемъ Пермь-Котласской ж. д. Сѣверная Двина сдѣлалась транзитнымъ путемъ для вывоза сибирскаго хлѣба заграницу, одновременно сильно увеличился вывозъ русскаго лѣса. Благодаря такимъ благопріятнымъ обстоятельствамъ, судоходство по р. Сѣв. Двинѣ вновь начинаетъ замѣтно развиваться. Такъ по даннымъ Министерства Путей Сообщенія въ 1899 г. съ пристаней ея бассейна было отправлено разнаго груза 72.109 т. п. (въ томъ числѣ плотовъ 57.412 т. п.), въ 1909 г. отправлено 149.820 тыс. пуд., въ томъ числѣ плотовъ 101.052 тыс. п., хлѣба 10.417 т. п., льна 144 тыс. пуд., рыбы 1.406 тыс. пуд., т. е. количество отправленнаго груза въ теченіе десятилѣтія увеличилось слишнимъ вдвое.

Количество непаровыхъ судовъ равнялось въ 84 году—848; въ 95 г.—985, а въ 1906 г.—возросло до 1.507. Также быстро увеличивается и паровой флотъ: въ 84 г. на Сѣверной Двинѣ считалось 69 пароходовъ (изъ нихъ 13 служебныхъ), въ 97 г.—148 и въ 1906 г.—239 (пассажирскихъ 13, товаро-пассажирскихъ 35, буксирныхъ 128, товарныхъ 6, буксиро-пассажирскихъ 30 и служебныхъ 27).

Пассажирское сообщеніе производится: 1) по р.р. Сухонѣ и Сѣв. Двинѣ между Вологдой и Архангельскомъ; впрочемъ на Сухонѣ движеніе лѣтомъ почти совсѣмъ прекращается, вслѣдствіе мелководія, и пароходы ходятъ лишь до Котласа и Устюга; 2) отъ Устюга до Усть Кулома по р. Вычегдѣ; 3) до спада воды отъ Устюга до Кичменскаго городка—по р. Югу; 4) Архангельскъ—Пинега-Сура по р. Пинегѣ; 5) Архангельскъ-Шенкурскъ—с. Благовѣщенское по р. Вагѣ.

Весною ходятъ пассажирскіе пароходы по р. Сысолѣ—притоку Вычегды и по р. Лузѣ—притоку Юга, но рейсы здѣсь неправильные. Всѣ перечисленныя линіи совершаются почти исключительно пароходами Сѣвернаго Пароходнаго Общества Котласъ-Архангельскъ-Мурманъ. Ранѣе здѣсь долгое время существовало пароходство Кострова, преобразовавшееся въ 1907 г. въ Сѣверо-Двинское Пароходство, которое въ 1911 г. ликвидировало свои дѣла, продавъ Сѣверному Обществу свои 9 пароходовъ. Съ прекращеніемъ этого пароходства исчезъ послѣдній соперникъ Сѣвернаго Общества и оно является теперь хозяиномъ Сѣверной Двины. О-во открыло свои дѣйствія 28 февраля 1898 года, преобразовалось изъ существовавшаго ранѣе на р. Сѣв. Двинѣ пароходства Линдесъ и К-о; оно обладаетъ флотиліей, состоящей изъ 41 парового и 176 непаровыхъ судовъ.

Кромѣ этого пароходства держится небольшая К-о Варакина, содержащая линію отъ Вологды до Котласа; на Вычегдѣ ходятъ товаро-пассажирскіе пароходы «Вига» и «Мезень» Гурылева.

Днѣпровскій бассейнъ.

Р. Днѣпръ, также какъ и Нева съ Волховомъ, издревле входила въ составъ того великаго варяжскаго пути „изъ варягъ въ греки", которымъ ѣздили еще норманны въ своихъ походахъ на Византію. Позднѣе путь этотъ сталъ служить для сношеній русскихъ съ той же Византіей. Для поѣздки въ Царьградъ русскіе торговцы собирались вмѣстѣ въ Кіевѣ. Ихъ собиралось такъ много, что суда, нагруженныя товарами, составляли цѣлый флотъ. Возили русскіе въ Грецію невольниковъ, медъ, воскъ, мѣха, а сами получали оттуда ткани, оружіе, золото, серебро, а съ принятіемъ христіанства священные предметы и матеріалы для постройки церквей: мраморъ, мозаику и пр. Плаваніе по Днѣпру въ то время было очень опасно, почему торговые караваны ходили обыкновенно въ сопровожденіи княжескихъ дружинниковъ, которые сопровождали ихъ вплоть до конца пороговъ, считавшихся самымъ опаснымъ мѣстомъ пути. На обратномъ пути дружинники выходили караванамъ на встрѣчу. Со времени разгрома Южной Руси татарами движеніе по Днѣпру почти совершенно заглохло, такъ какъ послѣ этого удара Русь долго не могла оправиться. Къ тому же въ XIV и XV в.в. и въ Византіи происходили постоянныя смуты и войны, окончившіяся паденіемъ Константинополя въ 1453 г.

Не отличалось особымъ оживленіемъ судоходство по Днѣпру и во времена польскаго владычества, вслѣдствіе крайне слабаго развитія промышленности въ Польшѣ, а также вслѣдствіе волненій среди казаковъ.

Не могло развиться судоходство здѣсь и въ первое время послѣ присоединенія Малороссіи къ Россіи, тоже главнымъ образомъ вслѣдствіе причинъ политическихъ. Только со времени окончательнаго присоединенія южной части Днѣпра и сѣверныхъ береговъ Чернаго моря къ Россіи въ царствованіе Екатерины Великой создались условія, при которыхъ судоходство на Днѣпрѣ могло развиваться. Много вниманія и заботъ развитію южнаго Приднѣпровья посвятилъ князь Потемкинъ-Таврическій. Имъ было основано здѣсь много новыхъ населенныхъ пунктовъ и между прочимъ городъ Екатеринославъ, являющійся въ настоящее время одной изъ важнѣйшихъ пристаней на Днѣпрѣ. О процвѣтаніи приднѣпровскихъ городовъ и въ особенности Кіева не мало заботъ положилъ также Императоръ Николай I.

Въ настоящее время по грузообороту своихъ пристаней Днѣпръ занимаетъ второе мѣсто (первое Волга) среди рѣкъ Европейской Россіи. Такъ съ пристаней Днѣпровскаго бассейна отправлено въ 1909 г. разнаго груза 264.683 тыс. пуд., въ томъ числѣ лѣса въ плотахъ 127.459 тыс. пуд., лѣса въ судахъ 47.122 т. пуд., хлѣба 54.434 т. п., сахара 2.067 т. п., каменнаго угля 2.529 т. п., соли 4.680 т. п., желѣза и желѣзныхъ издѣлій 1.702 т. п. Противъ средней отправки за пятилѣтіе 1908—04 г.г. замѣчается крупное увеличеніе отправки лѣса въ судахъ, отправка же остальныхъ товаровъ напротивъ уменьшилась.

Количество непаровыхъ судовъ на Днѣпрѣ выше пороговъ, которые до сихъ поръ представляютъ непреодолимое препятствіе для судоходства и раздѣляютъ Днѣпръ, какъ бы на двѣ самостоятельныя рѣки, по даннымъ М. П. С. состояло: въ 1884 г.—959, въ 1895 г.—844 и въ 1906 г.—1.182 (преобладаютъ берлины 667; баржей немного, всего 20); паровыхъ судовъ въ 1897 г. считалось 174; въ 1906 г. количество это возрасло до 228 (пассажир. 95, товаро-пассаж. 32, буксиро-пассаж. 13, буксирн. 56, служебн. 32). Ниже пороговъ включая рѣку Южный Бугъ плавало непаровыхъ судовъ въ 1884 г. 766, въ 1895 г. 1.033 и въ 1906 г. 1.036; пароходовъ плавало въ 1884 г. 65; въ 97 г. 131 и въ 1906 г. 154 (пассажир.—2, товаро-пассаж.—38, товарн.—7, буксиро-пассаж.—15, буксир.—79, служеб.—13).

Первый пароходъ, появившійся на водахъ Днѣпра, былъ деревянный, принадлежалъ кн. М. С. Воронцову и былъ построенъ въ его имѣніи Мошны, Черкаск. уѣзда въ 1823 г.; пробывъ 2 года при буксированіи баржъ, пароходъ былъ переведенъ за пороги и болѣе въ среднюю часть Днѣпра не возвращался, совершая рейсы между Херсономъ и Николаевымъ.

Въ 1835 г. составилась на Днѣпрѣ первая пароходная компанія. Два парохода этой компаніи работали по подвозкѣ матеріаловъ для постройки Кіевской крѣпости и Кіево-Броварскаго шоссе. Въ 1846 г. появились пароходы генерала Мальцева, построенные въ селѣ Людиновкѣ, Калужск. г. на р. Болвѣ, впадающей въ Десну въ 9 верст. выше г. Брянска. Въ 1850 г. сталъ совершать впервые пассажирскіе рейсы пароходъ «Висла» помѣщика Пулавскаго между Пинскомъ и Кременчугомъ. Въ 1855 г. на Днѣпрѣ имѣлось всего 6 пароходовъ въ 300 силъ вмѣстѣ. Въ 1857 г. ниже пороговъ открыло свои дѣйствія „Русское Общество Пароходства и Торговли", многочисленные пароходы котораго и по

сіе время совершаютъ рейсы между городами Александровскомъ и Херсономъ на 279 вер. разстояніи.

Въ 1858 г. возникаетъ Общество пароходства по Днѣпру и его притокамъ. Первоначально оно возникло подъ фирмою „Пароходство по Днѣпру“, учрежденное, какъ гласитъ § 1-й его устава—для буксированія судовъ и перевозки пассажировъ по Днѣпру и его притокамъ между городами Могилевымъ и Кременчугомъ. Дѣйствія этого общества офиціально были открыты 20 апрѣля 1858 г. Утвержденіе же устава послѣдовало 21 Февраля 1858 г. Учредителями общества были: кол. ассесоръ Фалѣевъ, купецъ Бѣлоусовъ и поч. гражданинъ Генке.

Въ 1868 г. по даннымъ Кіевскаго округа путей сообщенія въ распоряженіи Общества Пароходства по Днѣпру находилось около 10 пароходовъ, построенныхъ за границею. Кромѣ этихъ пароходовъ къ тому времени появилось на Днѣпрѣ еще нѣсколько буксирныхъ пароходовъ. Въ общемъ всѣхъ пароходовъ на Днѣпрѣ выше пороговъ насчитывалось около 15.

Съ расширеніемъ дѣятельности общества оно переименовалось 2 октября 1881 г. въ «Общество Пароходства по Днѣпру и его притокамъ». Развивая дѣло, пароходство имѣло въ 1892 г. 41 пароходъ и совершало пассажирскіе рейсы на верхнемъ и среднемъ плесахъ Днѣпра между Могилевомъ, Кіевомъ и Кременчугомъ.

Благодаря появившейся конкуренціи, число плавающихъ судовъ по Днѣпру выше пороговъ увеличилось за время съ 1868 г. по 1890 г. съ 15 до 105, т. е. ровно въ 7 разъ. Параллельно шло увеличеніе пассажирскаго и грузоваго движенія по Днѣпру, какъ это видно изъ слѣдующихъ цифръ: съ 1877 г. по 1888 г. за 11 лѣтъ было перевезено Днѣпровскими пароходами пассажировъ 3.004.183 чел., а грузовъ съ 1884 г. по 1888 г. 1.036.712 пудовъ по 21 коп. за пудъ въ среднемъ.

5 Іюля 1888 г. получилъ утвержденіе уставъ «Втораго Пароходнаго Общества по Днѣпру и его притокамъ», а съ 3 Ноября оно открыло свои дѣйствія, съ цѣлью перевозки пассажировъ и грузовъ, отправляемыхъ на судахъ общества или буксируемыхъ пароходами общества.

Спустя 6 лѣтъ оба Днѣпровскія общества соединились и съ 1 Января 1894 г. вступили въ частное соглашеніе съ однимъ общимъ управленіемъ; первое имѣло къ тому времени 45 судовъ, а второе 8. Всѣми дѣлами соединенныхъ обществъ завѣдуетъ А. Ф. Лишневскій, посвятившій развитію дѣла пароходства и служенію на Днѣпрѣ болѣе 40 лѣтъ.

Въ годъ исполнившагося 50-лѣтія дѣятельности «Перваго Пароходнаго Общества по Днѣпру»—20 апрѣля 1908 г. Общество это обладало флотомъ въ 34 парохода, 2-му же обществу принадлежало 20 пароходовъ. Кромѣ указаннаго количества общества совмѣстно владѣли 11 судами, въ числѣ ихъ—великанъ Днѣпровскаго бассейна „Славянинъ“—самый пока большой пароходъ на Днѣпрѣ размѣромъ $37^1/_2$ саж., при ширинѣ съ кожухами 7 саж. Всего компанія владѣла 65 пароходами и 7 непаровыми судами при 84 пристаняхъ.

Кромѣ пароходовъ, принадлежащихъ названнымъ двумъ акціонернымъ обществамъ, Днѣпровскія воды бороздятъ по всѣмъ направленіямъ еще многочисленныя паровыя суда, составляющія собственность частныхъ лицъ и различныхъ торговыхъ фирмъ: напр. 6 пароходовъ г. Дорохова, которыя находятся между прочимъ въ долгосрочной арендѣ компаніи. Остальныя же суда это большей частью буксирные пароходы. Какъ топливо въ бассейнѣ Днѣпра преобладаютъ дрова, а ниже пороговъ исключительно каменный уголь.

Вся пароходосудоходная сѣть Днѣпровской системы составляетъ протяженіе въ 3.852 версты, изъ которыхъ пароходы соединенныхъ обществъ обслуживаютъ лишь 2.121 версту или 55% всего разстоянія. По отдѣльнымъ рѣкамъ это количество выражается такъ: по Днѣпру пароходы общества ходятъ отъ Орши до Екатеринослава разстояніемъ въ 1.180 в., по р. Припяти и ея притокамъ Ясельдѣ и Пинѣ—отъ Пинска до устья р. Припяти 526 в., по Деснѣ отъ Чернигова до устья 172 в. и наконецъ по р. Сожу отъ мѣст. Вѣтка до устья 123 в.

Для большаго удобства движенія пароходы 2-хъ соединенныхъ обществъ дѣлятся на семь отдѣльныхъ линій, какъ по коренному Днѣпру, такъ и по его притокамъ: 1) Орша-Могилевъ; 2) Могилевъ-Кіевъ; 3) Кіевъ-Екатеринославъ; 4) по Припяти: Пинскъ-Кіевъ; 5) по Деснѣ: Черниговъ-Кіевъ; 6) по Сожу: Вѣтка-Гомель и повторяются еще направленія—7) Гомель-Кіевъ и Чернобыль-Кіевъ.

Частныя пароходства содержатъ линіи на Днѣпрѣ: линія № 8 отъ г. Смоленска до Орши, обслуживаемая въ весеннюю воду пароходами пассажирско-бук-

сирнаго типа, Маховера; линія 9-ая по р. Деснѣ въ ея верховьѣ: а) отъ Вычегони до Трубчевска, б) отъ Трубчевска до Новгородъ-Сѣверска и в) отъ Новгородъ-Сѣверска черезъ ст. Макошино до Чернигова; на этомъ плесѣ совершаютъ рейсы пароходы (7) частнаго пароходства по Деснѣ; линія 10-ая по р. Бѣсяди, притокъ Сожа, отъ Мало-Хотимска до Гомеля; ходятъ пароходы (4)—товарищества по р. Бѣсяди; линія 11-ая по р. Сожу отъ г. Пропойска до Гомеля черезъ Вѣтку обслуживается частными пароходами: Дѣловой, Полезный, Чикаго и Надежный; линія 12-ая пароходство Гинзбурга и Соловьевыхъ: а) отъ Борисова до Березины, б) отъ Березины до Бобруйска и в) отъ Бобруйска до Лоева.

Остается еще сказать о пароходныхъ линіяхъ, находящихся на Днѣпрѣ, ниже пороговъ: линія 13-ая Екатеринославъ-Александровскъ существуетъ только для провода черезъ пороги плотовъ и небольшихъ судовъ; линія 14-ая отъ Александровска до Херсона и Николаева содержится пароходствомъ Русскаго Общества Пароходства и Торговли и наконецъ 15-ая отъ Херсона до Голой пристани—здѣсь совершаютъ рейсы пароходы „Николай“ и „Грозный“—Голопристанскаго Сельскаго Общества.

Есть еще пароходъ „Украинецъ“, ходящій отъ Александровска до Никополя и два катера „Хортица“ и „Леонидъ“—совершаютъ рейсы между Александровскомъ и Царская пристань, они же заходятъ въ Кичкасъ и на островъ Хортица.

Обскій бассейнъ.

Общее протяженіе рѣкъ Обскаго бассейна равняется 17 тыс. верстамъ, изъ этого числа около 10 т. верстъ доступны для судоходства. Главныя артеріи бассейна р. Обь длиною 5 тыс. верстъ и р. Иртышъ длиною 4 тыс. верстъ.

Р. *Обь* образуется изъ сліянія двухъ рѣкъ Біи и Катуни и тотчасъ по сліяніи (около г. Бійска) становится судоходной. До г. Барнаула рѣка имѣетъ гористый характеръ и быстрое теченіе. Отъ Барнаула до устья Томи мѣстность менѣе возвышена, теченіе слабое, плаваніе вполнѣ свободное въ теченіе всей навигаціи, средняя глубина на перекатахъ 6—8 четв. Отъ устья Томи до устья Иртыша рѣка очень многоводна, на перекатахъ рѣдко бываетъ менѣе 10 четвертей. Отъ устья Иртыша до Обской Губы рѣка отличается колоссальнымъ многоводіемъ и представляетъ огромный водный путь, годный для плаванія даже океанскихъ пароходовъ. Притоки *Оби*: *Чулымъ*, *Кеть**), *Сѣв. Сосьва*—многоводны, но мало изслѣдованы.

Иртышъ вытекаетъ изъ оз. Улюнгуръ и течетъ первоначально подъ именемъ Чернаго Иртыша. Пройдя оз. Норъ-Зайсангъ принимаетъ названіе Иртыша и течетъ сначала въ ровной мѣстности. Затѣмъ прорѣзаетъ Алтайскія горы, гдѣ имѣетъ быстрое теченіе и каменистое дно. Отъ пристани Черноярки пониже Павлодара до устья Иртышъ протекаетъ по низменной степной мѣстности, грунтъ песчаный. Иртышъ дѣлается доступнымъ для судоходства тотчасъ же по выходѣ изъ оз. Норъ-Зайсангъ; до Омска однако судоходство сильно затруднено: въ нижней половинѣ перекатами, а въ верхней половинѣ еще и порогами. Отъ Тобольска до впаденія въ Обь Иртышъ представляетъ грандіозный водный путь, гдѣ въ самую малую воду суда могутъ плавать на осадкѣ 12 четв.

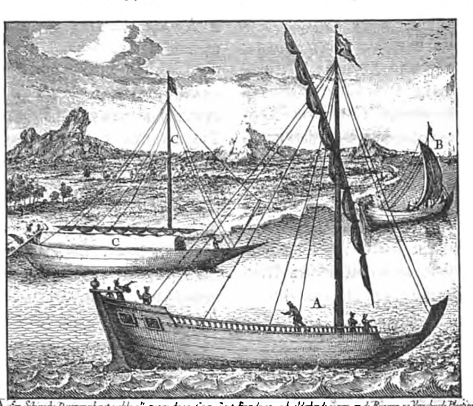
Изъ притоковъ Иртыша важнѣйшіе: *Тоболъ*, *Ишимъ* и *Конда*. Послѣдняя отличается многоводіемъ, но проходитъ по безлюдной мѣстности. Ишимъ могъ бы быть судоходенъ, но онъ крайне неустроенъ, масса мельницъ, которыя и мѣшаютъ судоходству. Тоболъ вполнѣ судоходенъ отъ устья Туры на протяженіи 220 вер. Выше Туры также ходятъ пароходы до Ялуторовска и Кургана. До Ялуторовска рѣку можно считать судоходной во все время навигаціи, до Кургана только весной. Въ прежнее время Тоболъ былъ значительно многоводнѣе. Нынѣ съ истребленіемъ лѣсовъ онъ сталъ мелокъ. Въ 1901 г. на нѣкоторыхъ перекатахъ глубина доходила до 12 вер.—явленіе раньше небывалое. Значительно глубже Тобола притокъ его—*Тавда*. Глубина перекатовъ 6—8 четвертей. Имѣетъ массу лѣсовъ, препятствіе для судоходства—многочисленныя карчи. Обслуживаетъ, главнымъ образомъ, Богословскіе заводы.

Существующее на рѣкахъ Обскаго бассейна судоходство сравнительно съ огромнымъ протяженіемъ рѣкъ, входящихъ въ его составъ, не велико, но по числу судовъ Обскій бассейнъ занимаетъ третье мѣсто среди рѣчныхъ бассейновъ Россійской Имперіи. Судоходство здѣсь началось задолго до

*) Р. Кеть входитъ въ составъ Обь-Енисейскаго воднаго пути. По р.р. Кети, Озерной и Ломоватой суда идутъ до р. Язовы, которая соединена Обь-Енисейскимъ каналомъ съ р. Касъ, притокомъ Енисея. Каналъ этотъ строился два раза, на него возлагались самыя радужныя надежды, тѣмъ не менѣе, значеніе его не велико, вслѣдствіе отдаленности отъ населенныхъ мѣстностей, а главнымъ образомъ потому, что суда изъ Тюмени никакъ не могутъ прибыть сюда ранѣе половины іюля, когда на рѣкахъ, соединенныхъ каналомъ наступаетъ крайнее мелководіе. Съ проведеніемъ великаго Сибирскаго пути возникло сомнѣніе въ цѣлесообразности огромныхъ затратъ на устройство канала; въ настоящее время онъ не имѣетъ почти никакого транзитнаго значенія.

того времени, когда струги Ермака въ первый разъ появились на водахъ Иртыша. Достовѣрно извѣстно, что р. Иртышъ еще задолго до покоренія Сибири служила средствомъ сообщенія мѣстнаго населенія съ внутренней Азіей. По этой рѣкѣ разъ въ 2 лѣта двигались караваны бухарскихъ купцовъ, которые перегружали свои товары изъ вьюковъ на суда въ теперешнемъ Усть-Каменогорскѣ и затѣмъ отправлялись внизъ по рѣкѣ, приставая на пути къ болѣе населеннымъ пунктамъ.

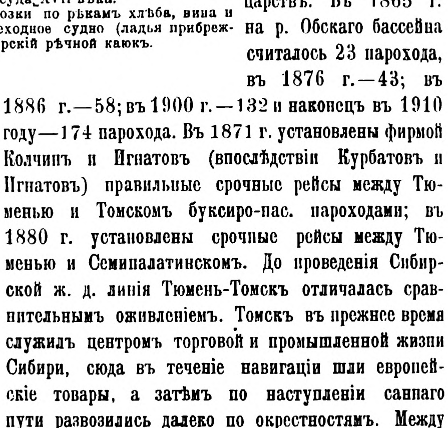
Послѣ покоренія Сибири важнѣйшимъ пунктомъ для сношеній Россіи съ Сибирью и далѣе съ Китаемъ сдѣлался Тобольскъ. Всѣ русскіе товары, назначенные въ Сибирь, стекались въ этотъ городъ и отсюда развозились по рѣкамъ внутрь Сибири. Въ Тобольскъ же стекались сибирскіе товары для отправки въ Европу. Сюда прибывали по Иртышу бухарцы, которые имѣли право торговать здѣсь безпошлинно; съ конца XVII вѣка стали пріѣзжать и китайцы со своими товарами. Торговый путь изъ Москвы въ Сибирь шелъ рѣками: Москвой, Окой, Волгой и Камой до Соликамска, откуда товары шли сухопутно въ Верхотурье; между Верхотурьемъ и Тобольскомъ ходили постоянные казенные досчаники, на которыхъ за извѣстную плату плавали промышленники и перевозили свои товары. Далѣе Тобольска правильнаго сообщенія не было, но тамъ время отъ времени плавали царскіе досчаники, предназначенные для провоза служилыхъ людей и казенныхъ снарядовъ для сибирскихъ поселеній. Этими досчаниками пользовались и промышленники. Плыли мимо Сургута, Нарыма до Маковскаго Острога, гдѣ товары перегружались на подводы и везлись сухопутьемъ до Енисейска. Позднѣе промышленники стали составлять товарищества, строили стругъ и нагрузивъ на него разныхъ товаровъ, преимущественно хлѣбъ, отправлялись въ малоизвѣстныя страны въ цѣляхъ завязать сношенія съ инородцами.



Русскія сибирскія суда XVII вѣка.
А. Сибирскій дощаникъ для перевозки по рѣкамъ хлѣба, вина и проч. грузовъ. B. Сибирское мореходное судно (ладья прибрежняго плаванія). C. Сибирскій рѣчной каюкъ.

Въ общемъ однако судоходство по р.р. Обскаго бассейна развивалось слабо; для наиболѣе цѣнныхъ транзитныхъ грузовъ вплоть до появленія пароходовъ предпочиталась сухопутная зимняя доставка по причинѣ неизслѣдованности воднаго пути.

Первые пароходы на рѣкахъ Западной Сибири появились въ 40-хъ годахъ. Въ 1842 г. купецъ Мясниковъ получилъ привиллегію на 10 лѣтъ на содержаніе здѣсь пароходства. Мясниковъ передалъ эту привиллегію Поклевскому-Козеллъ, которымъ въ 1845 году былъ спущенъ на воду первый Сибирскій пароходъ «Основа»—60 силъ. Вскорѣ Поклевскимъ былъ построенъ еще одинъ пароходъ. Въ 1853 году здѣсь плавало 5 пароходовъ, а въ 1860 г. 12 пароходовъ, которые совершали буксирные рейсы между Тюменью и Томскомъ. Съ половины 60-хъ годовъ пароходство начинаетъ замѣтно развиваться, давъ исходъ громаднымъ непочатымъ богатствамъ растительнаго и животнаго царствъ. Въ 1865 г. на р. Обскаго бассейна считалось 23 парохода, въ 1876 г.—43; въ



1886 г.—58; въ 1900 г.—132 и наконецъ въ 1910 году—174 парохода. Въ 1871 г. установлены фирмой Колчинъ и Игнатовъ (впослѣдствіи Курбатовъ и Игнатовъ) правильные срочные рейсы между Тюменью и Томскомъ буксиро-пас. пароходами; въ 1880 г. установлены срочные рейсы между Тюменью и Семипалатинскомъ. До проведенія Сибирской ж. д. линія Тюмень-Томскъ отличалась сравнительнымъ оживленіемъ. Томскъ въ прежнее время служилъ центромъ торговой и промышленной жизни Сибири, сюда въ теченіе навигаціи шли европейскіе товары, а затѣмъ по наступленіи санпаго пути развозились далеко по окрестностямъ. Между Тюменью и Томскомъ совершали срочные рейсы

еженедѣльно пароходы Т-ва Курбатова и Игнатова. Пароходство работало хорошо, такъ какъ недостатка въ грузахъ не было, а фрахты держались высокіе. Картина измѣнилась съ проведеніемъ Великой Сибирской дороги; пароходство Курбатовъ и Игнатовъ не могло выдержать конкуренціи съ жел. дор., тѣмъ болѣе, что управленіе пароходства, встрѣчая лишь слабую конкуренцію, мало заботилось объ усовершенствованіи пароходовъ въ техническомъ отношеніи. Линія Тюмень-Томскъ стала давать одинъ убытокъ. Пришлось нѣсколько пароходовъ поставить на „приколъ", часть остальныхъ перевести на другія линіи, главнымъ образомъ Тюмень-Семипалатинскъ, Томскъ-Барнаулъ. Ту же участь испытали и другія пароходныя предпріятія.

Русско-Японская война и дальнѣйшее экономическое развитіе Сибири вновь дали толчекъ къ расширенію здѣсь пароходства. Съ увеличеніемъ народонаселенія верховья Оби и Иртыша стали производить значительный избытокъ хлѣбовъ (сибирская пшеница), которыя и направляются по жел. дор. въ Европейскую Россію съ пристаней Тюмень, Омскъ, Ново-Николаевскъ, а до нихъ подвозятся пароходами. Въ послѣднее время значительно увеличился сбытъ соли изъ Коряковскаго и смежныхъ съ нимъ озеръ, что также способствуетъ оживленію пароходнаго дѣла. Нѣкоторое время производилась доставка каменнаго угля изъ Экибастузскихъ копей въ г. Омскъ, что давало лишній заработокъ пароходствамъ; уголь однако оказался невысокаго качества и разработка его была прекращена. Хлѣбъ остается здѣсь, во всякомъ случаѣ, главнымъ грузомъ и отъ урожая его зависятъ финансовые результаты навигаціи.

Изъ плававшихъ въ 1910 году 174 паровыхъ судовъ болѣе половины принадлежали къ типу буксирныхъ; преобладаетъ типъ 80 сильныхъ пароходовъ, которые весной работаютъ въ малыхъ рѣкахъ, а лѣтомъ могутъ быть полезны въ Оби и Иртышѣ. Раньше плавало здѣсь много буксиро-пассажирскихъ пароходовъ, которые однако за послѣднее время всѣ вытѣснены легкими пароходами американскаго типа.

Крупныхъ пароходныхъ предпріятій здѣсь три, именно Т-во Западно-Сибирскаго Пароходства и Торговли имѣетъ 52 парохода, Богословское горнозаводское О-во—10 пароходовъ, М. Плотникова С-ья—9 пароходовъ. Товарищество Западно-Сибирскаго Пароходства и Торговли учреждено въ 1898 г. путемъ соединенія нѣсколькихъ фирмъ (во главѣ съ Т-вомъ Курбатовъ и Игнатовъ)—буксирное и пассажирское пароходство; въ 1912 г. съ нимъ слились, работавшія до того времени самостоятельно крупныя пароходныя предпріятія — Т. Д. И. Н. Корнилова Н-ки и Русско-Китайскаго Акціонернаго Общества. Т-во Богословскаго Горнозаводскаго Общество перевозитъ грузы собственныхъ заводовъ; основано въ 1892 году. Т-во Плотникова С-ья—буксирное и пассажирское. За немногими исключеніями пароходы построены на заводахъ Курбатова и Игнатова или же Персонъ и Гулетъ (закрытъ въ 1901 г.). Пароходы американскаго типа построены частью на Воткинскомъ казенномъ заводѣ, при чемъ машины и корпуса ихъ привозились въ Тюмень и здѣсь собирались, а частью на собственныхъ верфяхъ пароходствъ.

Непаровыхъ судовъ на р. Обскаго бассейна считается (данныя 1906 г.) 477; въ 1900 г. ихъ было 533; въ 1896 г.—369. Преобладающій типъ судовъ—баржи (1906 г.—280), однако меньшаго размѣра чѣмъ волжскія (30—36 саж. длины) для того, чтобы можно было работать, какъ на большихъ, такъ и на малыхъ рѣкахъ. Въ низовыхъ плесахъ Оби и Иртыша работаютъ парусныя и гребныя суда «каюки», представляющія прочную лодку 5—12 саж. длины; между Барнауломъ и Бійскомъ работаютъ сплавныя «суда», напоминающія верхне-днѣпровскія берлины.

Дѣятельность пароходствъ въ настоящее время обнимаетъ здѣсь слѣдующіе районы: 1) Обская линія между Тюменью и Бійскомъ по р.р. Турѣ, Тоболу, Иртышу, Оби съ промежуточными городами Тобольскъ, Томскъ, Барнаулъ, Бійскъ, протяженіемъ 3.417 вер., 2) Иртышская линія—Тюмень-Омскъ-Семипалатинскъ-Тополевъ мысъ на оз. Зайсанъ по р.р. Тура, Тоболъ, Иртышъ — 2.577 вер. 3) Тавдинская линія отъ д. Филькиной (прист. Богословскаго завода) до Тюмени по р. р. Сосьвѣ, Тавдѣ, Тоболу, Турѣ — 1.375 вер. Кромѣ этихъ главныхъ линій пароходы ходятъ отъ устья Иртыша до Обской губы на разстояніи 1.200 вер.; судоходство здѣсь имѣетъ или чисто промысловой характеръ, либо вспомогательный для обслуживанія рыбной промышленности. Временно не всю навигацію пароходы рейсируютъ: 1) по Турѣ и Ницѣ между пристанями Тюмень—Ирбитъ на 500 вер. протяженія; 2) вверхъ по Тоболу отъ устья Туры до Ялуторовска и Кургана на 600 вер.; 3) по р. Чулыму отъ устья до г. Ачинска—1.300 вер.

Оживленнѣе другихъ являются участки Тюмень-Омскъ-Семипалатинскъ и Томскъ-Барнаулъ-Бійскъ,

т. е. тѣ участки, гдѣ пароходство занимается подвозомъ грузовъ къ желѣзной дорогѣ изъ внутренней Сибири и обратно. На этихъ линіяхъ установлено правильное пассажирское пароходство по расписанію. Центральной пристанью на участкѣ Томскъ-Бійскъ считается Ново-Николаевскъ (при пересѣченіи р. Оби желѣзной дорогой), который растетъ съ чисто американской быстротой; къ нему перешло значеніе Томска, какъ транзитнаго пункта и вмѣстѣ съ тѣмъ вся торговля послѣдняго.

Главнѣйшая работа буксирнаго пароходства производится весной и отчасти осенью. Весной прежде всего начинаютъ работать пароходы, зазимовавшіе въ верховомъ плесѣ Иртыша—Семипалатинскъ-Павлодаръ-Омскъ, потомъ отправляются пароходы изъ Тюмени съ Ирбитскими ярмарочными грузами; въ то же время производится усиленное движеніе по р.р. Тавдѣ и Сосьвѣ: спускаютъ грузы Богословскіе заводы. По всѣмъ перечисленнымъ линіямъ пароходы спѣшатъ воспользоваться весеннимъ половодьемъ и провести баржи съ полнымъ грузомъ. Около половины мая освобождается отъ льда Обь и пароходы переходятъ работать на Обскую линію.

Согласно статистическимъ даннымъ М. П. С. общее количество всѣхъ товаровъ, отправленныхъ съ пристаней Обскаго бассейна, равнялось въ 1909 году—69.188 тыс. пуд. и возросло противъ средняго за пятилѣтіе 1908—04 г.г. на 12,3%. По отдѣльнымъ рѣкамъ это количество распредѣлялось: Обскія пристани дали 19.489 тыс. пуд., Иртышскія 20.615 тыс. пуд., Тобольскія 894 тыс. пуд., Тавдинскія 904 тыс. пуд., Сосьвинскія 1.825 тыс. пуд., Туринскія 10.238 т. пуд. и Томскія 4.166 тыс. пуд.

Главнѣйшіе товары, отправленные съ пристаней: хлѣбъ 20.529 тыс. пуд.; лѣсъ въ судахъ, плотахъ и на плотахъ 28.783 тыс. пуд.; соль 2.503 тыс. пуд.; металлы 1.254 тыс. пуд. Отправка хлѣба съ пристаней увеличивается (противъ средняго за пятилѣтіе 1908—904 г.г. возросла почти вдвое), отпускъ же лѣса значительно падаетъ. Главными пристанями по отправкѣ хлѣба являются: Камень 3.065 тыс. пуд., Барнаулъ 3.871 тыс. пуд., Семипалатинскъ 4.176 тыс. пуд., Павлодаръ 881 тыс. пуд., Тюмень 212 тыс. пуд. Изъ Павлодара кромѣ того идетъ много соли (1603 т. пуд.), а изъ Тюмени металловъ 275 тыс. пуд., нефти 543 тыс. пуд. По прибытіи товаровъ на первомъ мѣстѣ стоитъ Тюмень—всего 13.809 тыс. пуд. (въ томъ числѣ хлѣба 5.391 тыс. пуд.), Омскъ 11.570 т. п. (хлѣба 2.228 тыс. пуд.), Ново-Николаевскъ 10.864 т. п. (хлѣба 6.354 тыс. пуд.), Томскъ 9.259 тыс. пуд. (хлѣба 3.197 тыс. пуд.).

Амурскій бассейнъ.

Р. *Амуръ* образуется изъ сліянія двухъ рѣкъ Шилки и Аргуни; первая въ свою очередь беретъ начало отъ сліянія тоже двухъ рѣкъ Ингоды и Онона. По *Ингодѣ* производится сплавъ лѣса, заготовленнаго въ кабинетскихъ дачахъ или владѣніяхъ. *Ононъ* вполнѣ горная рѣка и для судоходства непримѣнима.

Шилка течетъ въ лѣсной долинѣ, окруженной горами Нерчинскаго и Яблоноваго хребтовъ. Вся длина Шилки 500 верстъ. Судоходство производится отъ Кокуя (13 верстъ выше Срѣтенска) до ст. Покровской на разстояніи 397 в. Судоходство здѣсь затруднительно, вслѣдствіе узкости фарватера, быстроты теченія, каменистости русла, многочисленности перекатовъ и проч. невзгодъ, вызываемыхъ горнымъ характеромъ рѣки; тѣмъ не менѣе, судоходство значительно облегчается обстановкой фарватера и освѣщеніемъ его на всемъ протяженіи. Отъ Кокуя до Нерчинска и выше до истоковъ Шилки производится сплавъ лѣса и проходятъ торговые баркасы (5—7 саж. длиной) нерчинскихъ купцовъ.

Аргунь вытекаетъ изъ озера Хайларъ, общая длина ея около 1,000 верстъ. Судоходство развито мало. Производится сплавъ лѣса во время половодья. На протяженіи 895 верстъ фарватеръ обставленъ предостерегательными знаками, но въ виду малаго количества плавающихъ судовъ онъ не освѣщается.

Въ 1908 году одинъ изъ Благовѣщенскихъ купцовъ вошелъ съ ходатайствомъ о предоставленіи субсидіи отъ Правительства на содержаніе рейсовъ по Аргуни, но такъ какъ предприниматель не имѣлъ подходящихъ по условіямъ плаванія пароходовъ, то ему было отказано.

Зея (лѣвый притокъ Амура) свыше 1,300 верстъ, беретъ начало въ южной части Становаго хребта и впадаетъ въ Амуръ около г. Благовѣщенска, имѣетъ горный характеръ и отличается быстрой перемѣной своихъ горизонтовъ, при чемъ даже въ нижней части рѣки глубина доходитъ иногда до $2^1/_2$ футъ. Обставленнаго фарватера 606 верстъ, необставленнаго 317. Судоходство до сего времени было незначительно и производилось, главнымъ образомъ, для нуждъ мѣстныхъ золотопромышленныхъ компаній. Въ настоящее время съ проведеніемъ Амурской ж. д., которая пересѣкаетъ р. Зею у вновь основаннаго г. Алексѣевска (150 верстъ отъ устья), нужно ожидать сильнаго развитія судоходства на участкѣ Алексѣевскъ-Устье. Уже въ навигацію 1912 г. судоходство на немъ отличалось небывалымъ оживленіемъ, такъ какъ по р. Зеѣ производился подвозъ къ строющейся дорогѣ желѣзнодорожныхъ матеріаловъ. Городу же Алексѣевску предстоитъ блестящая будущность; къ нему вѣроятно перейдетъ торговое и административное зна-

ченіе Благовѣщенска, оставшагося въ сторонѣ отъ Амурской магистрали.

Бурея (лѣвый притокъ Амура) 700 верстъ длины; впадаетъ въ Амуръ близъ ст. Скобельцыной. Сплавъ возможенъ верстъ на 600 отъ устья, верстъ же на 400 въ удобную воду Бурею посѣщаютъ иногда пароходы, обслуживающіе нужды золотопромышленныхъ компаній.

Сунгари—правый притокъ Амура около 2,000 в. длины, течетъ въ предѣлахъ Китайской Имперіи. Судоходство по р. Сунгари совершается отъ устья до г. Гирина. Пароходство развито, такъ какъ районъ Сунгари заключаетъ въ себѣ плодородную мѣстность съ такими населенными пунктами, какъ Харбинъ, Гиринъ, Бодунэ и друг. Главнымъ препятствіемъ для судоходства служитъ группа Сансинскихъ перекатовъ (длина 26 верстъ), расположенныхъ, какъ разъ, по срединѣ между Харбиномъ и устьемъ рѣки.

Уссури (правый притокъ Амура) впадаетъ у г. Хабаровска. Сліяніе двухъ рѣкъ Да-убихэ и Ала-хэ даютъ начало рѣкѣ Уссури. Длина около 850 вер., теченіе спокойное по равнинной мѣстности. Судоходна, но не во все время навигаціи, такъ какъ глубина на перекатахъ иногда доходитъ до 2 фут. Отъ устья до ст. Иманъ (379 верстъ) обставлена предостерегательными знаками.

Почтовый пароходъ „Цесаревичъ" Амурскаго О-ва Пар. и Торг., нижняго плеса Амура (Благовѣщенскъ—Николаевскъ).

Амуръ по навигаціоннымъ свойствамъ раздѣляется на три части: Верхній Амуръ (844 вер.—отъ Покровки, расположенной въ 6 вер. отъ сліянія Шилки и Аргуни, до Благовѣщенска), Средній (929 вер. отъ Благовѣщенска до Хабаровска), Нижній (885 вер.—Хабаровскъ - Николаевскъ). Верхній Амуръ протекаетъ, такъ же какъ и Шилка, среди скалистыхъ береговъ, но по мѣрѣ приближенія къ Благовѣщенску горы отходятъ и берега Амура представляютъ обширную низменность. Въ мелководіе глубина перекатовъ здѣсь доходитъ до $3^1/_2$ фут. Средній Амуръ течетъ среди низкихъ болотистыхъ береговъ, за исключеніемъ мѣста, гдѣ рѣка пробиваетъ Буреинскій хребетъ и Малый Хинганъ (на 145 верстъ). Рѣка здѣсь многоводна, глубина на перекатахъ большей частью $4^1/_2$—$5^1/_2$ фут. и лишь въ исключительно мелководные года опускается до $3^1/_2$ фут. Нижній Амуръ—берега гористы (справа отроги Сихото-Алинскаго хребта, слѣва Буреинскаго хребта), рѣка многоводна, перекатовъ немного, въ исключительно мелководные года глубина на 1—2 перекатахъ опускается до $5^1/_2$ фут.

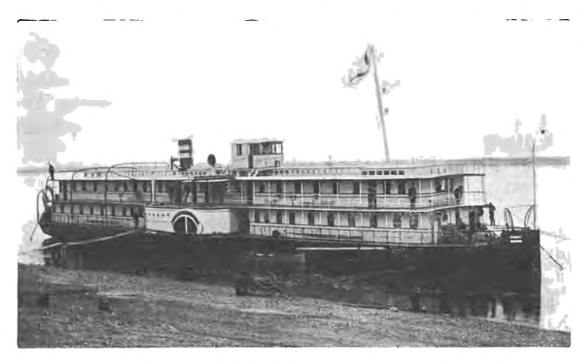
Пароходство на Амурѣ стало развиваться съ начала 70-хъ годовъ. Старѣйшимъ пароходнымъ Обществомъ здѣсь является «Товарищество Амурскаго Пароходства», возникшее въ 1872 г. Послѣднее работало не важно и года три тому назадъ, вслѣдствіе постоянныхъ убытковъ, ликвидировало свои дѣла.

Въ 1894 году возникло «Амурское Общество Пароходства и Торговли». Дѣла его въ началѣ были тоже не особенно удачны и въ 1900 г. оно подпало подъ администрацію, но затѣмъ дѣло улучшилось и въ 1911 году администрація вновь передала дѣло акціонерамъ. «Амурское Общество Пароходства и Торговли» самое крупное пароходство на Амурѣ и въ то же время единственное, поддерживающее здѣсь регулярные почтово-пассажирскіе рейсы. Такихъ рейсовъ Общество обязано совершать по договору съ Правительствомъ, отъ котораго оно получаетъ субсидію, не менѣе 32. Рейсы пароходствомъ совершаются по двумъ линіямъ: 1) Срѣтенскъ-Благовѣщенскъ, 2) Благовѣщенскъ-Николаевскъ.

Пароходы частныхъ судовладѣльцевъ какого либо расписанія не придерживаются и отправляются въ рейсъ только въ томъ случаѣ, если для судна есть грузъ и въ томъ направленіи, куда адресованы принятые на доставку грузы. Средствомъ для оповѣщенія пассажировъ и грузоотправителей въ необходимыхъ случаяхъ служатъ газетныя публикаціи и афиши.

Пароходство для частныхъ владѣльцевъ не служитъ здѣсь источникомъ исключительнаго заработка, а есть дѣло второстепенное побочное, существующее

при главномъ предпріятіи. Не будучи заинтересованными, главнымъ образомъ, въ доходахъ отъ пароходства отдѣльные владѣльцы не соединяются въ коопе-



Почтовый пароходъ „Графъ Путятинъ" Амур. О-ва Пар. и Торг., верхняго плеса Амура (Срѣтенскъ—Благовѣщенскъ).

раціи и работаютъ каждый за свой рискъ и по своему плану.

Грузооборотъ Амурскихъ пристаней за послѣднее время очень быстро увеличивается. По даннымъ М. П. С. въ 1904 году съ Амурскихъ пристаней отправлено всѣхъ грузовъ 14,1 милл. пуд., прибыло 16,1 милл. пуд.; въ 1906 г. отправлено 22,7 милл. пуд., прибыло 23,9 милл.; въ 1909 г. отправлено 28,9 милл., прибыло 36,4 милл. пуд. Главными грузами являются лѣсъ (за 1909 г. отправлено 15,6 милл. пуд.), хлѣбъ (6,3 милл. пуд.), рыба (1,7 милл. пуд.). Общій грузооборотъ Амурскаго бассейна въ 1909 г. слѣдовательно равнялся 64 милл. пуд., въ 1911 г. онъ былъ не ниже 80 милл. пуд. Параллельно съ развитіемъ грузооборота увеличивается и флотъ р. Амура. Такъ въ 1897 г. на Амурѣ плавало 94 парохода и 123 баржи; въ 1902 г.--153 пар. и 218 бар.; въ 1908 г.—211 пар. и 278 бар.; въ 1911 г. количество пароходовъ на Амурѣ увеличилось до 253, а баржей до 293. Въ одну зиму 1910—11 г.г. для Амура строилось 21 пароходъ и 6 моторныхъ судовъ и 24 баржи. Такая лихорадочная постройка объясняется надеждой на сильное движеніе желѣзнодорожныхъ матеріаловъ для постройки Амурской дороги. Новые пассажирскіе пароходы строятся исключительно американскаго типа, да и старые постепенно передѣлываются по этому типу. Среди пассажирскихъ и товарныхъ пароходовъ много заднеколесныхъ въ деревянныхъ корпусахъ, американскаго типа: они доступны по стоимости и по удобству постройки и пригодны для горныхъ рѣкъ, по которымъ во время разлива движеніе двухколесныхъ пароходовъ вслѣдствіе наносовъ невозможно. Особенностью Амурскаго парового флота являются двухъ-этажные буксиро-пассажирскіе пароходы американскаго типа, которые идутъ съ баржей или безъ оной, смотря по надобности. На другихъ русскихъ рѣкахъ подобнаго типа пароходовъ не встрѣчается. Лучшимъ пароходомъ на Амурѣ по роскоши отдѣлки и быстроходности считается «Василій Алексѣевъ», принадлежащій «Т. Д. В. Алексѣевъ». По грузоподъемности (до 40 тысячъ пудовъ) первымъ пароходомъ является «Слава» С. П. Попова, постройки Сормовскаго завода, вышедшій въ 1912 г.

Баржи строятся въ подавляющемъ большинствѣ случаевъ изъ желѣза и стали (въ 1911 г. желѣзныхъ баржей считалось 170, дерев. 123); какъ пароходы, такъ и баржи въ цѣляхъ приспособленія для плаванія по мелкимъ районамъ рѣкъ здѣсь не строятся большого размѣра: обычно баржа имѣетъ длину 30 саж., ширину 4—5 саж. и поднимаетъ груза 25—30 тыс. пуд. Топливо на всѣхъ пароходахъ дровяное. Плавучихъ пристаней—дебаркадеровъ на Амурѣ очень мало. Они имѣются лишь у Управленія водныхъ путей Амурскаго бассейна и у Амур. О-ва Парох. и Торг. да и то только въ большихъ пунктахъ: въ Благовѣщенскѣ, Хабаровскѣ, въ Срѣтенскѣ и Николаевскѣ. Въ остальныхъ мѣстахъ пароходы пристаютъ или къ береговымъ эстокадамъ, или же подходятъ прямо къ берегу и бросаютъ якорь.

Заказываются желѣзныя суда преимущественно заграницей, лишь въ послѣднее время появились на Амурѣ пароходы постройки Общества «Сормово» и администраціи по дѣламъ Валенкова (судостроительный заводъ въ Муромѣ на Окѣ). Построенные заграницей суда собираются на болты и въ разобранномъ видѣ отправляются во Владивостокъ или Николаевскъ. Доставленныя части судовъ во Владивостокѣ отправляются оттуда по Уссурійской ж. д. до ст. Иманъ, гдѣ на р. Имѣ и собираются въ

судно, которое уже самостоятельно слѣдуетъ черезъ р. Уссури на Амуръ. Иногда заграницей заказываются только машины для пароходовъ, а корпуса строятся здѣсь. Пароходы же, построенные въ Европ. Россіи идутъ въ разобранномъ видѣ по ж. д. до Срѣтенска и здѣсь собираются. Изъ мѣстныхъ судостроителей слѣдуетъ отмѣтить Бр. Кудяковыхъ, построившихъ нѣсколько пароходовъ, затѣмъ Колюжнаго, построившаго 5 шхунъ и 5 моторныхъ катеровъ, Товарищество Миронова и Кривенко, построившихъ одну большую морскую шхуну и проч.

Судоводители (командиры и машинисты) на пароходахъ Амурскаго бассейна обязательно должны имѣть образовательный цензъ рѣчного училища. Раньше даже лоцмана обязаны были держать экзаменъ при рѣчномъ училищѣ, но въ послѣднее время освобождены отъ этого обязательства. Продолжительность навигаціи въ различныхъ пунктахъ Амурскаго бассейна не одинакова и колебанія бываютъ значительны до 25—30 дней въ разные годы. На сокращеніе навигаціи вліяетъ то обстоятельство, что по малому числу зимовокъ на Амурѣ, въ особенности расположенныхъ у населенныхъ пунктовъ, пароходы спѣшатъ заблаговременно становиться въ затонъ, чтобы не зимовать гдѣ-нибудь среди плеса.

Въ заключеніе необходимо упомянуть объ Амурской военной флотиліи. На Амурѣ плаваетъ въ настоящее время 18 канонерокъ; 8 изъ нихъ бронированные съ двигателями Дизеля, постройки Балтійскаго завода для Нижняго Амура и 10 небронированныхъ для Верхняго Амура, построенныхъ Сормовскимъ заводомъ; кромѣ канонерокъ имѣется также нѣсколько посыльныхъ и мелкихъ судовъ съ береговой базой, расположенной 12 верстъ ниже г. Хабаровска.

Развитіе судоходства на остальныхъ рѣкахъ Европейской Россіи видно изъ таблицы, помѣщенной на стр. 26, составленной на основаніи статистич. данныхъ Мин. Пут. Сообщ., которыя оно стало опубликовывать съ 1884 г.

Историческіе очерки отдѣльныхъ пароходныхъ предпріятій.

Пароходное Общество по Волгѣ, учрежд. въ 1843 г.

Пароходное Общество по Волгѣ начало свою дѣятельность съ капиталомъ въ 225.000 руб., который почти цѣликомъ былъ употребленъ на покупку парохода „Волга". Такимъ образомъ пароходъ этотъ въ первое время составлялъ все имущество компаніи.

Учредители тѣмъ не менѣе были полны самыхъ свѣтлыхъ надеждъ на этого единственнаго своего работника и надежда эта ихъ не обманула. Забуксировавъ въ 1846 г. 15-го мая въ Самарѣ два подчалка съ грузомъ пшеницы въ 150.000 пудовъ, „Волга" вывела свой караванъ въ Рыбинскъ, пройдя это разстояніе въ 1.400 верстъ въ 13 дней—со скоростью немыслимой въ то время. Затѣмъ „Волга" сдѣлала въ ту же навигацію еще два рейса, перевезя въ общей сложности 246.000 пудовъ и заработавъ по средней цѣнѣ фрахта 16,2 коп. съ пуда—40.000 руб. Расходъ же по эксплоатаціи выразился въ 27.000 руб. Результатъ блестящій въ особенности, если принять во вниманіе всѣ неблагопріятныя условія плаванія того времени. Недовѣріе къ дѣлу побѣждено было уже въ концѣ первой навигаціи; тѣ же капиталисты, которые съ трудомъ дѣлали свои первые взносы стали хлопотать о расширеніи дѣла.

Въ виду этого Общество, увеличивъ свой капиталъ до 1 мил. руб., заказало въ Голландіи 2 парохода по 460 силъ, которые въ 1848 г. и прибыли на Волгу; новые пароходы были названы: „Самсонъ" и „Геркулесъ". Въ тотъ же годъ Общество впервые построило 12 собственныхъ баржей, а въ 1849 году еще 2. Къ 1857 году количество баржей доходило уже до 35. Баржи имѣли размѣры 45—55 саж. въ длину при 14—15 арш. ширины. Каждая баржа поднимала до 75.000 пуд. груза. Для „Самсона" и „Геркулеса" полный грузъ былъ три баржи всего около 200 тыс. пудовъ. Баржи строились въ Рыбинскѣ, гдѣ у Общества была своя верфь и свой механическій заводъ. Пароходы Общества работали непрерывно всю навигацію. Первые два-три весеннихъ рейса отъ Самары до Рыбинска, затѣмъ въ началѣ іюля рейсъ съ ярмарочными грузами изъ Астрахани, затѣмъ по выводкѣ этого каравана тоже рейсъ изъ Астрахани въ Нижній съ рыбными грузами. Послѣ ярмарки около Успеньева дня выходилъ изъ Н. Новгорода обратный караванъ ярмарочныхъ грузовъ внизъ до Астрахани. Осенью въ сентябрѣ и октябрѣ возили малосольную рыбу, выходя въ послѣдній разъ около 20-го октября съ одной баржей. Фрахты въ то время

стояли за 1-й рейсъ отъ Самары до Рыбинска 20—30 коп. съ пуда; во второй—18—22 коп.; ярмарочные грузы отъ Астрахани до Н. Новгорода вверхъ 50—70 коп., внизъ 40—60 коп. съ пуда. Ходъ пароходовъ съ караваномъ отъ Самары до Рыбинска продолжался около 25 дней, что объясняется во первыхъ

НАЗВАНІЯ РѢЧНЫХЪ БАССЕЙНОВЪ.	Годы.	ПАРОВЫЯ СУДА. Пассажир.	Тов.-пасс.	Товарныя.	Букс.-пас.	Буксирныя.	Туэрныя.	Служебныя.	Разныя.	Итого.	Непаровыя суда.	Годы.	Количество грузовъ (въ тысяч. пуд.). Отпр.	Приб.	Въ томъ числѣ плотовъ (въ тыс п.). Отпр.	Приб.
Печора	97	—	—	—	3	2	—	—	—	5						
	906	—	1	—	5	12	—	—	—	18	17					
Мезень	97	—	—	—	—	1	—	—	—	1						
	906	—	—	—	1	4	—	1	—	6						
Онега	97	—	—	—	—	6	—	—	—	6	123**)	1899	6378	6378	6260	6260
	906	1	—	—	1	6	—	—	—	8	55	1909	13787	13787	13725	13725
Нарова съ Лугою	85	—	—	—	—	—	—	—	—	14	55*)					
	97	11	1	—	1	4	—	1	—	18	124**)	1899	24945	24945	19611	19611
	906	7	3	—	7	8	—	10	—	35	130	1909	39339	39339	26740	26740
Чудское и Псковское озера	97	6	2	1	—	5	—	1	—	15	334**)					
	906	5	1	—	6	4	—	4	—	20	545					
Западная Двина	85	18	—	—	1	21	—	—	2	42						
	97	35	21	2	1	44	—	8	—	111		1899	118862	114574	69968	66321
	906	34	36	7	5	84	—	14	—	180	823	1909	136462	120538	101134	85276
Виндава	97	—	2	—	—	—	—	—	—	2						
	906	—	2	—	—	—	—	—	—	2						
Нѣманъ	85	6	—	7	—	—	—	1	—	14	696*)					
	97	6	3	3	4	—	—	3	—	19	492**)	1899	68281	69528	60704	61846
	906	4	8	1	10	5	—	7	—	35	365	1909	128702	126074	113244	110990
Висла	85	5	1	—	13	2	—	2	—	23						
	97	23	1	1	—	2	—	11	—	38	425**)	1899	49:8	20073	4918	19800
	906	30	2	3	2	5	—	11	—	53	401	1909	3119	13542	2406	12401
Днѣстръ	85	—	—	—	—	5	—	—	—	5	660*)					
	97	1	2	—	1	7	—	1	—	12	329**)	1899	16523	16168	8495	8143
	906	7	1	—	—	5	—	3	—	16	277	1909	8537	8266	1543	1378
Донъ	85	—	—	—	—	—	—	—	—	97	866*)					
	97	7	26	52	3	71	—	10	1	170	516**)	1899	49140	46099	14048	8348
	906	2	31	65	9	76	—	—	12	195	471	1909	46773	46544	7958	7958
Кура	97	—	1	—	—	—	—	1	—	2						
	906	—	3	—	5	12	—	4	—	24	181					
Кубань	900	—	—	—	—	—	—	—	—	7						
	906	2	—	2	3	1	—	—	1	9	131					
Енисей съ Байкаломъ	96	—	—	—	—	—	—	—	—	25						
	906	1	1	5	17	16	—	20	—	60		1909	10758	10740	4755	4160
Лена	96	—	—	—	—	—	—	—	—	15						
	906		9	—	15	2	—	—	—	26						
Аму-Дарья	96	—	—	—	—	—	—	—	—	4						
	906	—	—	—	5	1	—	—	—	6	13					

*) Данныя 1884 года.
**) Данныя 1895 года.

тѣмъ, что ночью караванъ останавливался, во вторыхъ, необходимостью долгихъ остановокъ для погрузки дровъ: „Геркулесъ“ сжигалъ въ сутки 12 пятириковъ и чтобы имѣть запасъ по крайней мѣрѣ на трое сутокъ, долженъ былъ принимать не менѣе 35 пятириковъ, 20 изъ которыхъ подавали на пароходъ, а 15 пятириковъ на баржу.

Тяжелы были условія плаванья въ то время. До конца 60 годовъ Волга оставалась въ своемъ первобытномъ видѣ безъ картъ, безъ обстановки; при несчастіи, постигшемъ караванъ, приходилось во всемъ справляться собственными силами. Самое плаванье было почти сплошь съ наметкой, т. е. постояннымъ промѣромъ глубины въ виду многочисленныхъ перекатовъ и постояннаго измѣненія рѣчного дна отъ движенія песковъ и карчей.

Наконецъ, не было людей знакомыхъ съ Волгой: выписанные изъ-за границы шкипера и капитаны, какъ совсѣмъ не имѣвшіе понятія о Волгѣ, являлись мало удовлетворительными. Пароходное Общество „по Волгѣ“ явилось воспитателемъ полезнаго и способнаго состава служащихъ для пароходнаго дѣла изъ мѣстныхъ жителей и несомнѣнно оказало немаловажную услугу для своихъ послѣдователей.

До 1857 года Общество занималось только перевозкой кладей, въ этомъ же году оно установило и пассажирское движеніе между Казанью и Астраханью, построивъ для этого въ Англіи пароходы „Царь“ и „Царица“. Ранѣе потребности въ пассажирскомъ движеніи на этомъ плесѣ удовлетворялись слѣдующимъ образомъ:

На одну изъ баржъ, причаленныхъ къ астраханскому каравану, Общество пускало за плату торговцевъ-армянъ и персовъ, товары которыхъ большею частью тутъ же шли на Нижегородскую ярмарку. Правда на баржѣ были устроены отдѣленія для I и II классовъ и даже установленъ тарифъ 20 руб. въ I классѣ и 12 руб. во II классѣ отъ Астрахани до Нижняго, но путь этотъ совершался въ теченіи цѣлаго мѣсяца. Продовольствовались пассажиры сами, закупая провизію во время остановокъ каравана и только для варки пищи поперекъ баржи устанавливались огромныя плиты съ кубами для кипяченія воды. На баржѣ распоряжался и наблюдалъ шкиперъ, жены же этихъ шкиперовъ обыкновенно готовили пассажирамъ кушанья. Когда на пассажирской баржѣ не хватало мѣста устраивались изъ лубковъ навѣсы и каюты на обыкновенныхъ товарныхъ баржахъ и даже такое помѣщеніе пассажиры считали любезностью со стороны общества, дѣлавшеюся для нихъ лишь, какъ для крупныхъ грузоотправителей. III класса вовсе не было и простого люда на баржи не брали.

Пароходы „Царь“ и „Царица“ отличавшіеся неслыханными до тѣхъ поръ удобствами и вмѣстѣ съ тѣмъ скоростью хода произвели конечно очень сильное впечатлѣніе и на нихъ смотрѣли, какъ на диковинку. Ходили они только отъ Казани до Астрахани; на перевозку же пассажировъ выше Казани общество „по Волгѣ“ вошло въ соглашеніе съ обществами „Самолетъ“ и „Дружина“ Въ періодъ 60—63 г. общество построило по образцу двухъ предыдущихъ пароходовъ—пароходы: „Царевичъ“ и „Царевна“, „Князь“ и „Княгиня“ и въ 1863 году продолжило линію до Нижняго. Впослѣдствіи были выстроены пароходы „Государь“ и „Государыня“. Вообще пассажирское дѣло все болѣе и болѣе расширялось, буксирное наоборотъ, падало. Въ 1880 году Общество впервые построило пароходъ американскаго типа подъ названіемъ „Императоръ“, передѣлавъ его изъ буксирнаго парохода „Москва“. Въ 1891 г. Общество построило на Мотовилихинскомъ заводѣ спеціально пассажирскіе пароходы американскаго типа: „Бояринъ“ и „Боярыня“, пароходы эти отличались большой быстроходностью и роскошью отдѣлки, но принимали мало груза, а сжигали топлива много, почему являлись для общества невыгодными. Въ этихъ видахъ Общество стало заказывать всѣ свои послѣдующіе пароходы на Сормовскихъ заводахъ, которые уже съ давнихъ поръ славились отличной постройкой пароходовъ. Въ 1904 году Общество продолжило свою линію до Рыбинска, для каковой цѣли были построены небольшіе пароходы американскаго типа, отличающіеся малой осадкой, но вмѣстѣ съ тѣмъ необыкновенной въ томъ плесѣ скоростью и комфортомъ. Для астраханской же линіи Общество, начиная съ послѣднихъ годовъ истекшаго столѣтія строило по одному, по два парохода, такъ что линію эту оно довело нынѣ до ежедневнаго отправленія; при томъ же всѣ пароходы общества новѣйшей постройки, такъ что пароходное общество „по Волгѣ“, будучи первымъ по времени своего основанія, является въ то же время однимъ изъ первыхъ по богатству своего флота.

Не такъ блестяща была судьба буксирнаго пароходства. Въ 80-хъ годахъ пароходы Общества „По Волгѣ“ „Самсонъ“ и „Геркулесъ“ и другіе являлись уже устарѣвшими; кромѣ того само по себѣ буксирное дѣло, благодаря конкуренціи пассажирскихъ пароходовъ все болѣе и болѣе падало. Кончилось дѣло тѣмъ, что Общество стало продавать свои буксирные пароходы и въ началѣ XX столѣтія окончательно ликвидировало буксирное дѣло, сдѣлавшись такимъ образомъ спеціально пассажирскимъ пароходствомъ.

Пароходное Общество „Кавказъ и Меркурій“.

(по Волжскому пароходству).

Пароходное Общество „Кавказъ и Меркурій“ образовалось изъ двухъ самостоятельныхъ Обществъ—морского „Кавказъ“ и рѣчного „Меркурій“. Первымъ по

времени возникновенія было Общество „Меркурій“, уставъ котораго утвержденъ 9-го апрѣля 1849 года, причемъ основной капиталъ его былъ опредѣленъ въ 750.000 р., раздѣленныхъ на 3.000 акцій по 250 руб. каждая. Учредителями этого Общества состояли: д. ст. сов. В. В. Скрипицынъ и ст. сов. Н. А. Жеребцовъ.

Открытіе дѣйствій Общества послѣдовало въ 1850 г., причемъ въ первый же годъ было построено два парохода „Мининъ“ и „Пожарскій“ по 200 силъ каждый и 6 баржей, кромѣ того до 27 мелкихъ судовъ. Общество занималось, главнымъ образомъ, буксировкой судовъ, хотя практиковало и перевозку пассажировъ на особаго типа баржахъ, подобно пароходству Общества „по Волгѣ“. Дѣла Общества шли очень успѣшно и оно давало до 20% дивиденда акціонерамъ. Въ 1858 г. къ Обществу „Меркурій“ присоединилось вновь образованное пароходное предпріятіе „Русалка“. Весь флотъ Общества къ этому времени состоялъ изъ 13 пароходовъ, 1 кабестана и 46 баржъ. Въ томъ же году послѣдовало соединеніе Общества „Меркурій“, съ морскимъ Обществомъ „Кавказъ“, учредителемъ котораго состоялъ Предсѣдатель Правленія Общества „Меркурій“ извѣстный административный и финансовый дѣятель Николай Александровичъ Новосельскій. Такимъ образомъ Общество „Меркурій“ съ 1858 года стало работать подъ фирмою „Кавказъ и Меркурій“. Пароходы этого Общества совершали рейсы между Н.-Новгородомъ и Астраханью, а также и по р. Камѣ между Казанью и Пермью, причемъ перевозились, какъ грузы, такъ и пассажиры. Перевозка пассажировъ первоначально производилась на баржахъ, затѣмъ стали ихъ помѣщать на пароходахъ, которые ходили по установленному расписанію съ одной легкой баржей и назывались буксиро-пассажирскими. На этихъ пароходахъ уже появляются раздѣленія пассажировъ на три класса. Затѣмъ пассажирскіе пароходы стали ходить уже безъ баржей, перейдя такимъ образомъ къ типу легко-пассажирскаго пароходства.

Дѣятельность Общества по р. Камѣ продолжалась очень короткое время, затѣмъ Общество сосредоточило все свое вниманіе исключительно на коренной Волгѣ. Устройство пассажирскихъ пароходовъ Общества, послѣ того, какъ Общество, подобно другимъ пароходствамъ, перенесло всякаго рода измѣненія и усовершенствованія, завершилось постройкой въ 1870 году парохода американскаго типа подъ названіемъ „Императоръ Александръ II“, каковой типъ сохранился и доселѣ. Постройка этого парохода была поручена Бельгійскому заводу „Кокериль“. Осенью 1869 г. пароходъ былъ частями доставленъ въ Спасскій затонъ (гдѣ у Общества имѣлись свои механическія мастерскія, начало которымъ было положено Обществомъ „Меркурій“). Пароходъ этотъ, благодаря своему прекрасному устройству, удобству помѣщеній для пассажировъ и неизвѣстной дотолѣ быстротѣ хода, составилъ выгодное пріобрѣтеніе для Общества и цѣлую эпоху въ волжскомъ дѣлѣ. Пароходъ имѣлъ однако очень существенный недостатокъ, а именно поднималъ мало груза. Между тѣмъ потребность въ быстрой перевозкѣ грузовъ стала въ это время особенно сильно чувствоваться. Ярмарочные, а также многіе кавказскіе и средне-азіатскіе товары уже не могли довольствоваться той медленной перевозкой, какая производилась раньше на буксирныхъ пароходахъ. Правленіе Общества „Кавказъ и Меркурій“, идя на встрѣчу современнымъ требованіямъ, составило проектъ парохода американской системы, который могъ бы перевозить до 30 тыс. пудовъ груза и имѣть пассажирскія помѣщенія.

Каждый такой пароходъ могъ замѣнить собой буксирный пароходъ и срочную баржу, доставляя при этомъ грузы вдвое скорѣе. Какъ чертежъ, такъ и постройка, произведенная заводомъ въ Спасскомъ затонѣ (въ 1870 г.), оказались весьма удачными. Эти пароходы были названы: „Екатерина II“, „Петръ Великій“, „Дмитрій Донской“ и „Александръ Невскій“.

Совершенствуя типы пароходовъ Правленіе не оставляло безъ вниманія и двигающіе ихъ механизмы. На пароходахъ Общества впервые на Волгѣ появилось, ставшее впослѣдствіи общепринятымъ—отопленіе пароходовъ нефтяными остатками. Введеніемъ этого отопленія Общество обязано, главнымъ образомъ, трудамъ своего механика Ленца, по имени котораго названъ, изобрѣтенный имъ приборъ для отопленія (форсунка Ленца). Затѣмъ Правленіе, въ виду начавшагося за границей распространенія машинъ „Компаундъ“, приступило къ постепенной замѣнѣ устарѣвшихъ машинъ новыми.

Въ 1880 г. на заводѣ Общества былъ построенъ пароходъ Іоаннъ Грозный (нынѣ В. К. Владиміръ), поднимающій до 40.000 пудовъ, при осадкѣ 5½ футъ, а въ 1882 г. пароходъ „Фельдмаршалъ Суворовъ“ по такому же типу, какъ „Александръ II“. Быстрый ходъ, роскошное убранство, наконецъ устроенное на немъ впервые на Волгѣ электрическое освѣщеніе привлекли къ нему вниманіе публики и составили для Общества такую же рекламу, какъ въ свое время „Императоръ Александръ II“. Послѣ этого Общество на своемъ заводѣ построило еще нѣсколько пароходовъ, какъ то: „Святославъ“, „Владиміръ Мономахъ“, „Великая Княгиня Ольга Николаевна“ и др.*), но затѣмъ оно признало для себя болѣе выгоднымъ производить постройку на чужихъ заводахъ. Такъ въ 1903 г. на Сормовскихъ заводахъ былъ построенъ пароходъ „Великій Князь Александръ Михаиловичъ“. Пароходъ этотъ по своей грузоподъемности и удобному распо-

*) За прекрасную постройку пассажирскихъ пароходовъ и за выработку хорошихъ и практичныхъ типовъ грузовыхъ пароходовъ, послужившихъ образцомъ для другихъ пароходныхъ обществъ, О-ву „Кавказъ и Меркурій“ на Всероссійской Выставкѣ въ Н. Новгородѣ присуждено право изображенія Государственнаго герба.

ложенію каютъ оказался въ высшей степени удачнымъ. На тѣхъ же Сормовскихъ заводахъ построенъ быстроходный пароходъ „Императрица Марія Ѳеодоровна“, оказавшійся также во всѣхъ отношеніяхъ удачнымъ.

Новѣйшею заслугою Общества „Кавказъ и Меркурій“ передъ отечественнымъ судоходствомъ является постройка пассажирскихъ американскаго типа двухвинтовыхъ быстроходныхъ „теплоходовъ“, т. е. судовъ съ двигателями внутренняго сгоранія. Въ 1911 г. вышелъ съ Коломенскаго завода первый пробный теплоходъ „Бородино“. Опытъ оказался очень удачнымъ и Общество заказало тому же Коломенскому заводу четыре теплохода, которые и вышли на Волгу въ навигацію 1912 года. Разумѣется, по своему устройству и удобству для пассажировъ теплоходы представляютъ послѣднее слово науки и техники.

Въ настоящее время пароходы Общества совершаютъ ежедневно рейсы между Рыбинскомъ и Н.-Новгородомъ (въ линіи ходятъ пароходы, арендованные у Зарубина) и между Н.-Новгородомъ и Астраханью. На послѣднемъ плесѣ Общество содержитъ двѣ линіи, скорую и пассажирскую. Пароходы первой линіи отличаются быстроходностью и можно сказать сказочной роскошью помѣщеній; въ нее между прочимъ включены 5 новыхъ теплоходовъ Общества; пароходы второй линіи— необыкновенной грузоподъемности при очень мелкой осадкѣ. Это послѣднее обстоятельство имѣетъ очень важное значеніе и выгодно выдѣляетъ товаро-пассажирскіе пароходы Общества „Кавказъ и Меркурій“ отъ однородныхъ пароходовъ. Бывали навигаціи, что вслѣдствіе мелководія становились на якорь даже небольшіе пароходы, а такіе гиганты, какъ „Святославъ“, „Владиміръ Мономахъ“ свободно совершали свои рейсы*).

Помимо пассажирскихъ пароходовъ Общество имѣетъ нѣсколько буксирныхъ пароходовъ, преимущественно передѣланныхъ изъ пассажирскихъ, деревянныхъ и желѣзныхъ баржъ для перевозки грузовъ**).

Пароходное Общество „Самолетъ“.

Въ іюлѣ 1852 года отставной капитанъ флота Владиміръ Александровичъ фонъ-Глазенапъ подалъ Главноуправляющему Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій прошеніе о дозволеніи учредить пассажирское пароходство между городами Тверью и Ярославлемъ.

Въ особой запискѣ фонъ-Глазенапъ указывалъ, что онъ имѣетъ въ виду доставленіе публикѣ и рабочему классу скораго и дешеваго сообщенія между городами, находящимися на томъ протяженіи и сблизить эти города съ только что открытою СПБ.-Московскою желѣзною дорогою въ точкѣ пересѣченія ею р. Волги въ Твери.

5-го февраля 1853 г. на поданное прошеніе послѣдовалъ удовлетворительный отвѣтъ. Вслѣдъ за симъ В. А. Глазенапъ совмѣстно съ титулярнымъ совѣтникомъ Бехагель-фонъ-Адлеркронъ подали Министру Внутреннихъ Дѣлъ прошеніе въ которомъ ходатайствовали о разрѣшеніи учредить для упомянутой цѣли Товарищество на паяхъ подъ фирмою: „Самолетъ“ и представляя проектъ устава Товарищества просили объ его утвержденіи.

Высочайшее утвержденіе устава Товарищества послѣдовало 30 октября 1853 года и этотъ день слѣдуетъ считать не только началомъ дѣятельности общества „Самолетъ“, но вмѣстѣ съ тѣмъ и днемъ, въ который положено начало первому правильно организованному предпріятію для удобной и скорой перевозки пассажировъ на внутреннихъ водныхъ путяхъ Имперіи, такъ какъ ранѣе правильнаго пассажирскаго сообщенія на Волгѣ, не говоря уже о другихъ рѣкахъ, не существовало. Между Н.-Новгородомъ и Астраханью пассажиры перевозились на баржахъ, за буксирными пароходами. Выше же Нижняго не было и такого примитивнаго движенія, ѣздили въ небольшихъ лодкахъ на веслахъ и парусахъ, но такой способъ годился лишь на короткія разстоянія. При дальней ѣздѣ приходилось ѣхать сухопутьемъ.

На долю учредителей общества „Самолетъ“ выпадаетъ тѣмъ большая честь, что затраты на это дѣло были очень велики, такъ какъ помимо нѣсколькихъ пароходовъ приходилось заводить дорого-стоющіе пристани и склады для дровъ, выгоды же въ видѣ еще не привыкшихъ къ пароходному движенію пассажировъ, были очень проблематичны; рискъ увеличивался еще тѣмъ, что пассажирскіе пароходы въ виду ихъ быстраго хода и въ тоже время отсутствію обстановки на Волгѣ скорѣе противъ другихъ судовъ могли подвергнуться гибели.

Товарищество открыло свои дѣйствія съ основнымъ капиталомъ въ 250.000 руб., раздѣленнымъ на 1.000 паевъ.

Въ Бельгіи на заводѣ Дж. Кокериль были заказаны три колесныхъ парохода, длиною по 22 саж. съ машинами въ 50 силъ; въ г. Твери былъ заарендованъ затонъ, въ которомъ устроены мастерскія для сборки судовъ. Въ январѣ 1854 года составныя части пароходовъ прибыли въ затонъ и пароходы уже въ апрѣлѣ вышли на работу.

Опытъ первыхъ же двухъ навигацій далъ драгоцѣнныя указанія съ одной стороны на несомнѣнную выгодность предпріятія, а съ другой на необходи-

---

*) Нынѣ благодаря разумному распредѣленію работъ по землечерпанію, всѣ низовыя пароходы доходятъ до Нижняго, что является огромной заслугой М. П. С. передъ судоходствомъ.

**) Весною 1913 г. О-во К. и М. пріобрѣло пассажирское п-во М. К. Кашиной, совершавшее рейсы Рыбинскъ—Пермь, и распространяетъ свою дѣятельность на Каму.

мость пароходовъ иного типа и болѣе мелкой осадки, такъ какъ, хотя пароходы дѣлались по возможности мелкосидящими, но все же осадка ихъ (14 вершк.) для Тверского плеса была велика. Въ виду этого общество на слѣдующую навигацію перемѣстило свои пароходы на болѣе свободный путь за Рыбинскомъ, расширивъ районъ плаванія до Нижн.-Новгорода; для тверского же плеса были заказаны новые мелководные пароходы.

Продолженіемъ линіи до Нижняго-Новгорода Общество не ограничилось и постепенно заказывая новые пароходы уже въ 1857 году распространило движеніе своихъ пароходовъ до Казани, въ 1858 году по Камѣ до Перми, въ 1859 году до Саратова, въ 1861 году по Окѣ до Елатьмы.

Къ 1862 году операціи Товарищества распространились уже на всю Волгу и на главнѣйшіе ея притоки. Количество пароходовъ къ этому времени доведено до 37, изъ коихъ 25 пароходовъ имѣли отъ 30 до 80 силъ, 9 по 100 силъ и 3 парохода по 200 силъ.

Соотвѣтственно съ этимъ былъ увеличиваемъ и основной капиталъ Общества; въ 1859 году онъ равнялся 1.500.000 руб. съ каковымъ капиталомъ Общество оперируетъ и по нынѣ.

Первое десятилѣтіе дѣятельности было періодомъ наибольшаго блеска и успѣха предпріятія; благодаря полному отсутствію конкуренціи дивиденды его достигали 20—24% на складочный капиталъ.

Однако въ этой именно чрезмѣрности барышей въ связи съ замѣшательствомъ и затрудненіями въ области финансового хозяйства предпріятія таилась причина надвигавшейся опасности; доказанная опытомъ общества „Самолетъ" прибыльность пассажирскаго пароходства привлекла къ этому дѣлу большое количество другихъ обществъ и частныхъ лицъ, такъ что въ 1865 году количество легкихъ пароходовъ на Волгѣ достигло до 120.

Съ цѣлью конкуренціи пароходства стали несоразмѣрно понижать тарифы и тѣмъ наносить себѣ большіе убытки, которыя становились особенно чувствительными въ виду сильнаго вздорожанія топлива, вслѣдствіе истребленія прибрежныхъ лѣсовъ. Доходность общества „Самолетъ" сильно ослабла. Уже въ 1863 году дивидендъ его понизился до 10%, а въ 1865 году, не смотря на полную благонадежность актива и относительную прибыльность дѣла, Общество оказалось не въ силахъ оплатить свои долговыя обязательства.

Въ виду такого незавиднаго положенія на общемъ собраніи акціонеровъ было рѣшено смѣнить весь составъ правленія. Во главѣ новаго правленія сталъ В. А. Ратьковъ-Рожновъ, который затѣмъ и былъ главнымъ руководителемъ общества почти въ теченіи 30 лѣтъ по 1894 годъ. Надо отдать полную справедливость новому составу правленія; оно несмотря на старыя и вновь возникшія затрудненія, тяжело отзывавшіяся на всемъ волжскомъ судоходствѣ въ теченіи многихъ лѣтъ, блестяще справилось со своей задачей. Благодаря многимъ разумнымъ мѣрамъ предпринятымъ правленіемъ, Общество уже къ 1869 году расплатилось съ частными долгами, а къ 1878 году былъ покрытъ даже и облигаціонный долгъ.

Конкуренція пассажирскихъ пароходствъ имѣла однако и свои хорошія стороны. Съ цѣлью привлечь къ себѣ пассажировъ, а также и грузы пароходства стали помимо пониженія фрахтовъ вводить разныя техническія усовершенствованія—пароходы увеличивать въ размѣрахъ, а машины строить съ меньшей затратой топлива. Пароходству Общества „Самолетъ", какъ старѣйшему на Волгѣ въ этомъ состязаніи приходилось труднѣе всѣхъ. При устройствѣ своего перваго пассажирскаго флота общество заботилось главнымъ образомъ объ удешевленіи и ускореніи пассажирскаго движенія, не задаваясь особой роскошью помѣщеній. Пароходъ представлялъ собой желѣзную плоскодонную ладью большихъ или меньшихъ размѣровъ въ зависимости отъ плеса рѣки, гдѣ онъ предназначался къ плаванью. Пассажиры I и II классовъ помѣщались въ трюмахъ пароходовъ на носу и на кормѣ въ общихъ помѣщеніяхъ съ отдѣленіями лишь для дамъ. Для пассажировъ III кл. отводилась палуба, огражденная невысокимъ бортомъ безъ всякаго прикрытія сверху и съ боковъ. Натягиваемая надъ палубой во время непогоды парусиновая покрышка считалась достаточной мѣрой заботливости объ удобствѣ пассажировъ этого класса. Мягкіе диваны въ каютахъ первыхъ двухъ классовъ, устроенная на палубѣ для пассажировъ I класса меблированная рубка—родъ гостинной для дневного пребыванія—были послѣднимъ словомъ роскоши для тогдашней публики. Съ увеличеніемъ конкуренціи пароходовладѣльцы стали направлять всѣ усилія къ тому, чтобы привлечь къ себѣ публику. Съ этой цѣлью постепенно на пароходахъ появились желѣзныя крыши надъ палубнымъ помѣщеніемъ, затѣмъ низкіе борта пароходовъ вытянулись до крышъ, образуя вмѣстѣ съ ними совершенно закрытое жилое помѣщеніе. Для уменьшенія расхода топлива сперва передѣлывали гребныя колеса по системѣ Моргана, затѣмъ примѣняли машины системы Компаундъ.

Обществу „Самолетъ", всегда стремившемуся удержать за собой первенствующее мѣсто приходилось по нѣскольку разъ передѣлывать свои ветшавшіе пароходы, но все же пароходы построенные 20—30 лѣтъ тому назадъ оказывались не удовлетворяющими своему назначенію: топлива жгли много, а груза поднимали мало. Радикальнымъ средствомъ для избѣжанія этихъ золъ являлось обновленіе флота. Къ этому средству общество „Самолетъ" и обратилось, какъ только стало располагать свободными средствами. Въ этихъ видахъ общество въ началѣ восьмидесятыхъ годовъ выбросило изъ линіи

нѣсколько старыхъ пароходовъ и замѣнило ихъ новыми. Эта замѣна не замедлила благопріятно отразиться, какъ въ смыслѣ уменьшенія топлива, такъ и уменьшенія расходовъ.

Параллельно съ организаціей флота въ періодъ 1865—1885 г.г. выработана правильная внутренняя организація предпріятія. Прежде всего измѣненъ уставъ общества, главнымъ образомъ въ смыслѣ его управленія. Затѣмъ для непосредственнаго завѣдыванія пароходствомъ учреждена должность особаго управляющаго.

Вмѣсто конторъ на пристаняхъ заведены агентства съ замѣною агентамъ жалованья %%. Таковые же %% установлены и для пароходныхъ служащихъ, при чемъ этотъ % идетъ имъ съ перевезеннаго груза каждымъ въ отдѣльности пароходомъ и достигаетъ въ благопріятные годы 50% жалованья.

Вообще на своихъ служащихъ Общество „Самолетъ" обращало всегда самое строгое вниманіе, какъ въ смыслѣ ихъ обезпеченія, такъ и въ смыслѣ ихъ практической подготовлености для занятія высшихъ должностей. Для управленія первыми тремя пароходами были приглашены шкипера изъ Голландіи, затѣмъ на волжскую службу за неимѣніемъ подходящаго состава стали приглашаться морскіе офицеры. Только къ концу періода изъ молодежи, получившей профессіональное познаніе въ спеціальныхъ училищахъ и прошедшей практическую школу въ должностяхъ помощниковъ, сформировался благонадежный кадръ для замѣщанія командирскихъ должностей на пароходахъ Общества.

Въ этотъ же періодъ Общество закрыло всѣ свои боковыя линіи, (по р.р. Окѣ, Камѣ, Бѣлой, Унжѣ и Мологѣ) сосредоточивъ всю свою дѣятельность на коренной Волгѣ отъ Твери до Астрахани.

Къ началу 80-хъ годовъ торговое движеніе въ нижнемъ теченіи Волги сильно оживилось; этому способствовали: присоединеніе средне-азіатскихъ владѣній, развитіе нефтяного дѣла въ Баку, проведеніе къ Волгѣ нѣсколькихъ желѣзныхъ дорогъ и многія другія причины экономическаго характера. Пароходное Общество „Самолетъ" не замедлило пойти на встрѣчу разросшемуся спросу на средства пассажирскаго передвиженія. До тѣхъ поръ изъ Н.-Новгорода внизъ отправлялось всего 6 пароходовъ въ недѣлю, изъ нихъ два доходили только до Саратова, два до Царицына и два до Астрахани. Пароходы хотя и отличались исконнымъ самолетскимъ качествомъ—быстроходностью, но были малопомѣстительны и коммерчески не выгодны. Въ виду усилившагося движенія явилась необходимость пароходы сдѣлать помѣстительнѣе и установить ежедневное движеніе до Астрахани, для чего необходимо было построить 14 пароходовъ.

Для установленія правильности движенія предположено было сдѣлать всѣ пароходы однотипными. Послѣ многочисленныхъ работъ въ этомъ направленіи Общество остановилось на томъ типѣ пароходовъ, который знакомъ теперь всѣмъ путешествующимъ по Волгѣ. Надо полагать, что выборъ сдѣланъ удачно, такъ какъ несмотря на протекшіе 28 лѣтъ со времени постройки первой группы пароходовъ этого типа, Общество не имѣло основанія разочаровываться въ сдѣланномъ выборѣ. Первый, такъ сказать, пробный пароходъ вышелъ въ 1885 году и названъ былъ „Великая Княгиня Марія Павловна". На слѣдующій годъ Общество выпустило на Волгу сразу 4 парохода: „Пушкинъ", „Лермонтовъ", „Тургеневъ" и „Некрасовъ".

Затѣмъ ежегодными постройками по одному, по два парохода Общество вскорѣ совершенно обновило свой флотъ, сначала на нижней, а затѣмъ на средней Волгѣ, при чемъ прототипомъ пароходовъ на этой послѣдней части рѣки послужили пароходы: „Князь Михаилъ Тверской" и „Князь Юрій Суздальскій".

Долѣе другихъ преобразовательная дѣятельность не касалась колыбели Общества „Самолетъ"—тверского плеса. Причина этого явленія заключалась въ томъ, что съ постройкой Рыбинско-Бологовской желѣзной дороги и устройствомъ Маріинской системы тверское плесо потеряло свое транзитное значеніе.

Возникновеніе въ Твери и нѣсколькихъ другихъ пунктахъ Сѣвернаго поволожья крупныхъ фабрикъ и заводовъ и въ особенности постройка Савеловской дороги, которая кратчайшимъ путемъ соединяла Москву съ Волгой измѣнили положеніе дѣлъ. Значительная часть московскихъ товаровъ двинулась на Волгу этимъ путемъ и, возвративъ Тверскому плесу его прежнее значеніе, вызвала необходимость увеличеніе перевозочныхъ средствъ. Въ этихъ видахъ Общество „Самолетъ" пріобрѣло въ добавленіе къ имѣющемуся флоту четыре новыхъ однодечныхъ парохода, а затѣмъ приступило къ радикальной реформѣ своего флота и на этомъ плесѣ посредствомъ постройки пароходовъ американскаго типа. За самое послѣднее время закончена была реформа и на этой послѣдней части рѣки.

Такимъ образомъ въ данное время Общество „Самолетъ" совершаетъ ежедневные рейсы по всей Волгѣ отъ Твери до Астрахани.

Особенность этого пароходства заключается въ томъ, что всѣ пароходы Общества построены по одному типу, въ зависимости отъ плеса рѣки различаясь по размѣрамъ судовъ, что конечно чрезвычайно важно для пассажирскаго движенія; заслуживаетъ вниманія также аккуратность исполненія пароходами Общества своего расписанія.

Товарищество пароходства и транспортированія грузовъ Ф. и Г. Бр. Каменскіе.

Предпріятіе основано свыше 75 лѣтъ тому назадъ Пермскими купцами, потомственными почетными гражданами Федоромъ и Григоріемъ Кузьмичами Каменскими.

Первоначально въ первой половинѣ XIX вѣка братья Каменскіе занимались гужевой перевозкой товаровъ между Москвой и Сибирью; съ развитіемъ этого дѣла они постепенно открывали транспортныя конторы, а въ 1857 г. открыто пароходство по р.р. Камѣ и Волгѣ.

Въ 1871 г. владѣльцами предпріятія основанъ Торговый Домъ „Ф. и Г. Братья Каменскіе". 22 Августа 1910 г. Высочайше утвержденъ уставъ Товарищества пароходства и транспортированія грузовъ „Ф. и Г. Братья Каменскіе", съ основнымъ капиталомъ въ 5.000.000 рублей. Товарищество открыло свои дѣйствія 15 Февраля 1911 года; къ нему перешло предпріятіе Торговаго Дома „Ф. и Г. Братья Каменскіе".

Главнѣйшею отраслью дѣятельности предпріятія является пассажирское и буксирное пароходство и транспортированіе грузовъ.

Пассажирское пароходство. Ежедневное отправленіе 12-тью пассажирскими пароходами американскаго типа между Н.-Новгородомъ, Казанью и Пермью.

Буксирное пароходство по р.р. Камѣ и Волгѣ въ собственныхъ баржахъ за буксирными пароходами; товарищество имѣетъ 10 буксирныхъ пароходовъ и 52 баржи, изъ которыхъ 4 баржи желѣзныя.

Транспортированіе грузовъ производится на своихъ почтово-пассажирскихъ пароходахъ и въ баржахъ за буксирными пароходами, а также и сухопутно по ж. д. и на лошадяхъ. Въ настоящее время Товарищество имѣетъ 34 транспортныхъ конторы: въ Акмолинскѣ, Барнаулѣ, Бійскѣ, Казани, Екатеринбургѣ, с. Камнѣ (Томской губерніи), Камышловѣ, Кунгурѣ, Москвѣ, Н.-Новгородѣ, Ново-Николаевскѣ, Омскѣ, Перми, С.-Петербургѣ, Петропавловскѣ, Павлодарѣ, Сарапулѣ, Семипалатинскѣ, Тюмени, Томскѣ, Троицкѣ, Ташкентѣ, Тобольскѣ, Челябинскѣ, Чугучакѣ (Китай), Шадринскѣ; временныя конторы: въ Ирбитской, Крестовской, Смоленской и Куяндинской ярмаркахъ; во время навигаціи: въ Ярославлѣ, Рыбинскѣ, Чистополѣ. Въ 1908 г. открытъ отдѣлъ заграничныхъ сообщ ній для вывоза груза изъ Сибири и Россіи въ Западную Европу и Америку, главная контора котораго находится въ Ригѣ.

Предпріятіе кромѣ пароходовъ и баржей владѣетъ слѣдующими промышленными заведеніями:

Механическій и чугунно-литейный заводъ въ Перми для ремонта судовъ, принимающій также и заказы на паровые котлы, паровыя машины, паровые штурвалы, турбины и вообще всякаго рода металлическія издѣлія вчернѣ и въ отдѣлкѣ.

Вальцевая мельница въ Ташкентѣ, выстроенная въ 1896 г., производитъ размолъ 1,200 пуд. пшеницы въ сутки, водяной двигатель—турбина въ 56 силъ и паровая машина въ 35 силъ.

Товариществу принадлежитъ также имѣніе „Капланбекъ" близъ Ташкента, орошаемой земли больше 1.000 дес. Еще до завоеванія Средней Азіи въ 1865 году открыто въ Ташкентѣ транспортное дѣло, а въ 1885 г.—хлопководство, продолжавшееся до 1906 г.

Во всѣхъ предпріятіяхъ товарищества свыше 2.000 человѣкъ служащихъ и рабочихъ.

Награды, полученныя предпріятіемъ: За перевозку почтъ въ теченіе 35 лѣтъ даровано право изображенія Государственнаго Герба на пароходахъ. За культуру хлопка въ 1892 г.—большая золотая медаль (Средне-Азіатская выставка въ Москвѣ). За выдѣлку растительныхъ маслъ—въ 1894 г. бронзовая медаль (С.-Петербургъ). За канатное и толевое производство—въ 1894 г. дипломъ въ Ташкентѣ на сельскохозяйственной выставкѣ. За сельско-хозяйственную культуру и канатное производство—въ 1896 г. 2 большія серебряныя медали (Нижегородская Всероссійская выставка). За крупчатый размолъ—въ 1901 г. золотая медаль въ Ташкентѣ на сельско-хозяйственной выставкѣ.

Торгово-Промышленное и Пароходное Общество „Волга".

Общество „Волга", открывшее свои дѣйствія 27-го Апрѣля 1910 года, составилось изъ сліянія нефтеторговыхъ и судоходныхъ предпріятій, существовавшихъ на Волгѣ и на Каспійскомъ морѣ, принадлежащихъ: Торгово-Промышленному и Пароходному Товариществу Якова Степановича Чернонебова въ Нижнемъ-Новгородѣ, Нижегородскому купцу Дмитрію Васильевичу Сироткину и Астраханскимъ торговымъ домамъ: „Е. И. Лбова и Сыновья" и „Захаровъ и Скрѣпинскій".

Перечисленныя предпріятія, до сліянія ихъ въ одно Общество, существовали очень продолжительное время и пріобрѣли себѣ репутацію весьма прочныхъ и жизнеспособныхъ. Такъ, пароходство Д. В. Сироткина существовало до возникновенія Общества „Волга" болѣе 20 лѣтъ, дѣло сначала лично Я. С. Чернонебова, а затѣмъ Товарищества его имени—около 40 лѣтъ и предпріятія обоихъ торговыхъ домовъ—около 80 лѣтъ.

Такимъ образомъ, возникновеніе Общества „Волга“ обусловлено не притокомъ капиталовъ извнѣ, а процессомъ развитія коренной Волжской судопромышленности.

Пароходство Общества „Волга“ грузовое: Общество перевозитъ почти исключительно нефтяные продукты; въ предыдущіе 3 года Общество перевозило въ небольшомъ количествѣ (до 2-хъ милліоновъ пудовъ въ навигацію) и хлѣбные грузы, но зимою 1912—13 г.г. это дѣло ликвидировано и весь хлѣбный караванъ проданъ.

Немедленно по открытіи своихъ дѣйствій Общество приступило къ реорганизаціи перевозочнаго дѣла и расширенію перевозочныхъ средствъ, обративъ свое главное вниманіе на постройку желѣзныхъ баржей для наливной перевозки. Подъ его флагомъ ходятъ такіе гиганты, какъ „Зинаида Волконская“, „Софья Палеологъ“, „Евдокія Урусова“, „Боярыня Морозова“ и „Марфа Посадница“, имѣющія въ длину свыше 72 саженъ и въ ширину свыше 10 саженъ и вмѣщающія отъ 530 тысячъ до 600 тысячъ пудовъ нефтяныхъ продуктовъ каждая.

Въ послѣднее время Обществомъ производится замѣна пароходовъ теплоходами. Затѣмъ Обществомъ предположено открыть рейсы по Маріинской системѣ до Петербурга для перевозки, какъ наливныхъ, такъ и сухихъ грузовъ, для чего строятся 2 теплохода.

Къ началу навигаціи 1913 года Общество „Волга“ располагало слѣдующимъ флотомъ на Невско-Волго-Каспійскомъ водномъ пути:

А. 10 паровыми и непаровыми шхунами на Каспійскомъ морѣ, общей грузоподъемностью свыше 1.200.000 пудовъ.

Б. 30 рѣчными и рейдовыми пароходами и 2 теплоходами; кромѣ того, одна баржа передѣлывается на теплоходъ и строятся 3 новые грузовые теплохода, изъ нихъ 2 для рейсированія по Маріинской системѣ.

В. 41 желѣзной баржей общей грузоподъемностью до 8,5 милліоновъ пудовъ.

Г. 84 деревянными новинками и баржами грузоподъемностью до 14,5 милліоновъ пудовъ.

Д. 23 торговыми и перекачечными машинками, грузоподъемностью до 1.600.000 пудовъ.

Общая грузоподъемность всего перечисленнаго флота составляетъ около 25 милліоновъ пудовъ.

Размѣръ перевозочной работы, которую можетъ выполнить Общество „Волга“ своими средствами на морѣ и на рѣкахъ Волжскаго бассейна, при средней высотѣ навигаціонной воды, можно опредѣлить отъ 60 до 70 милліоновъ пудовъ.

Помимо перевозки, Общество „Волга“ производитъ торговлю нефтяными продуктами, доставляя ихъ въ разные пункты Поволжья и Прикамья и въ Московскій и Иваново-Вознесенскій фабрично-заводскіе раіоны. Общество имѣетъ склады въ Баку, Астрахани, Царицынѣ, Саратовѣ, Камышинѣ, Балаковѣ, Самарѣ, Казани, Нижнемъ-Новгородѣ, Кинешмѣ, Ярославлѣ и Рыбинскѣ, въ Левшинѣ (Перми), Стерлитамакѣ, Малмыжѣ и въ Москвѣ.

Въ 1911 году Общество „Волга“ перенесло свои операціи въ Западную Сибирь, организовавъ пароходство и торговлю нефтяными продуктами по р. Оби и ея притокамъ, главнымъ образомъ, Иртышу. Въ 1911 году пароходъ Общества „Волга“ впервые прошелъ съ груженой баржей въ озеро Зайсанъ, въ верховьяхъ Иртыша, до того же времени въ это озеро проходили только легкіе пароходы.

Склады нефтяныхъ продуктовъ въ Западной Сибири Общество „Волга“ имѣетъ: въ Тюмени, Омскѣ, Семипалатинскѣ, Павлодарѣ, Тарѣ, Усть-Каменогорскѣ, Иртышѣ (бывш. Красный Яръ), Іевлевѣ, ст. Самарской, Усть-Ишимѣ, Евгащинѣ, Черлакѣ, ст. Семіярской и на Тополевомъ мысу (озеро Зайсанъ).

Въ ближайшемъ будущемъ намѣчается организація судоходнаго сообщенія въ верховьяхъ Иртыша, по р. Черному Иртышу, съ цѣлью вывоза керосина и другихъ товаровъ въ Монголію.

Основной капиталъ Общества „Волга“ при его учрежденіи опредѣленъ былъ въ 6.000.000 рублей (60.000 акцій по 100 руб.). Въ концѣ 1912 года былъ произведенъ первый дополнительный выпускъ акцій Общества на 2.000.000 рублей; въ настоящее время (въ началѣ 1913 года) производится второй дополнительный выпускъ тоже на 2.000.000 рублей, по реализаціи котораго основной капиталъ Общества достигнетъ суммы 10.000.000 рублей.

Ближайшими задачами Общества являются пріобрѣтеніе собственныхъ нефтеносныхъ промысловъ для обезпеченія нефтяными продуктами, дальнѣйшая реорганизація флота въ цѣляхъ сокращенія расхода на топливо и вообще для постановки его въ уровень современныхъ требованій судоходной техники и расширеніе, какъ торговыхъ, такъ и перевозочныхъ операцій въ Европейской Россіи и въ Западной Сибири.

Пароходное Общество „Русь“.

Пароходное Общество „Русь“ является преемникомъ трехъ, послѣдовательно прекратившихъ свои операціи, предпріятій: Пароходства А. А. Зевеке, общества А. А. Зевеке и С.-Петербургской Компаніи „Надежда“.

Учредителемъ Пароходства А. А. Зевеке былъ, сыгравшій столь крупную роль въ исторіи волжскаго судоходства,—Альфонсъ Александровичъ Зевеке. Уроженецъ Остзейскаго края—онъ въ 60 годахъ прибылъ на Волгу и здѣсь поступилъ на службу въ Камско-Волжское Пароходство, гдѣ первоначально состоялъ въ должности командира парохода, а затѣмъ былъ назначенъ управляющимъ пароходствомъ.

Камско-Волжское пароходство въ это время содержало буксирную линію: Нижній-Астрахань, а также линію Нижній-Пермь. А. А. Зевеке задумалъ въ дополненіе къ буксирной линіи Нижній-Астрахань открыть пассажирскую линію и для этой цѣли въ 1870 г. заказалъ для Камско-Волжскаго Пароходства двухъэтажный пароходъ американскаго типа, каковые пароходы не задолго передъ этимъ впервые появились въ Америкѣ. Пароходъ этотъ былъ названъ „Переворотомъ“, такъ какъ по предположеніямъ А. А. Зевеке пароходы этого рода должны были произвести полный переворотъ на Волгѣ. Выгода американскихъ пароходовъ передъ прежними одноэтажными оказалась въ теченіе первыхъ же навигацій настолько очевидной, что владѣлецъ Сормовскаго завода Д. Н. Бенардаки, состоявшій въ то же время директоромъ Камско-Волжскаго пароходства, построилъ въ 1872 г. на своемъ заводѣ еще два такихъ же парохода и назвалъ ихъ „Бенардаки“ и „Миссиссипи“. Пароходы эти немедленно по ихъ выходѣ были пріобрѣтены Камско-Волжскимъ Пароходствомъ, для каковой цѣли послѣднее заключило облигаціонный заемъ, который былъ реализованъ полностью иностраннымъ Торговымъ Домомъ Форбесъ-Форбесъ и К°. Изъ этого же займа производилась уплата за пароходъ „Переворотъ“.

Въ 1873 г. М. Н. Журавлевъ въ Рыбинскѣ построилъ два парохода по типу „Переворотъ“ и назвалъ ихъ: „Миклашевскій“ (впослѣдствіи „Миссури“) и „Ніагара“. Эти пароходы были арендованы тѣмъ же Камско-Волжскимъ пароходствомъ. Такимъ образомъ Камско-Волжское пароходство въ 1873 г. располагало 5 пароходами, которые содержали линію Нижній-Астрахань и дѣлали два рейса въ недѣлю. Недолго, однако, пришлось Камско-Волжскому пароходству содержать эту линію. Въ 1874—75 г. оно было вынуждено прекратить всѣ свои операціи за недостаткомъ оборотнаго капитала. Пароходы же „Переворотъ“, „Ніагара“ и „Миссури“ отошли въ собственность Торговаго Дома Форбесъ-Форбесъ и К°, а остальные были взяты ихъ владѣльцемъ М. Н. Журавлевымъ. Послѣ этого нѣкоторое время, какъ тѣ, такъ и другіе стояли безъ работы.

Затѣмъ Торговый Домъ Форбесъ-Форбесъ и К°, желая найти примѣненіе своимъ пароходамъ, обратился къ А. А. Зевеке съ предложеніемъ взять пароходы въ аренду и работать отъ своего имени. Вслѣдствіе выгодности предложенныхъ условій, А. А. Зевеке согласился и, арендовавъ еще у М. Н. Журавлева его два парохода, возобновилъ 1-го іюня 1876 г. линію Нижній-Астрахань подъ фирмою „Пароходство А. А. Зевеке“. Спустя два года послѣднее заключаетъ съ Торговымъ Домомъ Форбесъ-Форбесъ и К° такого рода условіе, что если оно продержитъ пароходы „Переворотъ“, „Бенардаки“ и „Миссиссипи“ въ арендѣ 10 лѣтъ, то они поступаютъ въ полную его собственность съ доплатою лишь 120 тыс. рублей въ пользу Торговаго Дома Форбесъ-Форбесъ и К°.

Пароходы работали очень выгодно, такъ что Альфонсъ Александровичъ Зевеке не только оправдалъ всѣ свои обязательства, но сталъ располагать довольно значительными свободными средствами. Въ виду этого онъ рѣшилъ расширить предпріятіе, открывъ линію Нижній-Рыбинскъ. Для этой линіи въ 1881 г. имъ былъ построенъ заднеколесный (первый подобнаго рода на Волгѣ) пароходъ „Амазонка“, въ 83 г. еще пароходъ „В. К. Марія“, вскорѣ построены пароходы „Магдалина“, „Алабама“, „Аллегани“, „Аляска“ и установлена ежедневная линія между Н.-Новгородомъ и Рыбинскомъ.

19 іюня 1887 г. А. А. Зевеке внезапно скончался 63 лѣтъ отъ роду. Ко дню его смерти предпріятіе располагало 7 собственными пароходами, 3 закупленными у Форбесъ-Форбесъ и К° и 2 арендованными у Журавлева. Наслѣдниками послѣ него явились его старшій сынъ Александръ Альфонсовичъ Зевеке и другія малолѣтнія дѣти, надъ которыми Александръ Альфонсовичъ былъ назначенъ опекуномъ. Въ своемъ духовномъ завѣщаніи Альфонсъ Александровичъ распорядился, чтобы дѣло было преобразовано въ Акціонерное общество и часть паевъ послѣдняго (около 1/6 всего капитала) передана его долголѣтнимъ служащимъ. Не смотря на то, что завѣщаніе по чисто формальнымъ причинамъ не было утверждено, наслѣдники впослѣдствіи свято выполнили волю покойнаго.

Въ 1888 г. кончился срокъ договора съ Торговымъ Домомъ Форбесъ-Форбесъ и К° и пароходы его перешли въ собственность Н-въ Зевеке. Въ 1893 г. открыло свои дѣйствія „Общество А. А. Зевеке“ съ основнымъ капиталомъ въ 1.200 т. руб. Дѣла Общества пошли крайне неудачно. Прежде всего на него обрушилось много внѣшнихъ несчастій: такъ въ 1893 г. у с. Широкаго, выше Балакова, затонулъ пароходъ „Колорадо“ (бывшій „Переворотъ“), въ томъ же году въ Пролейкахъ, выше Царицына, затонулъ (и погибъ окончательно) пароходъ „Бенардаки“ и тогда же около с. Савинскаго, Ярослав. губ. сгорѣлъ пар. „Альфонсъ Зевеке“, при чемъ было нѣсколько человѣческихъ жертвъ. Разумѣется такія крупныя аваріи слишкомъ тяжело отразились на финансовомъ состояніи Общества. Затѣмъ пароходы „Ніагара“, „Миссури“ и друг. въ срединѣ девятидесятыхъ годовъ сравнительно съ пароходами конкурентовъ, построившихъ свои пароходы значительно позднѣе, а потому имѣвшихъ возможность ввести всѣ новѣйшія техническія усовершенствованія, являлись уже устарѣлыми: они жгли много топлива, а груза поднимали мало. Въ видахъ обновленія своего флота Общество А. А. Зевеке выпустило облигаціонный заемъ въ 650 т. руб. и затѣмъ заказало въ Сормовѣ 4 новыхъ парохода: В. К. Алексѣй, В. К. Кириллъ, Христофоръ Колумбъ и П. Чайковскій. Пароходы вышли въ 1897 г. и тогда же линія Нижній-Астрахань была доведена до 3-хъ отправленій въ недѣлю.

Новые пароходы явились очень выгоднымъ пріобрѣтеніемъ для Общества, но они уже не могли поправить дѣла. Пароходство едва сводило концы съ концами и его ликвидація была лишь вопросомъ времени. Въ виду этого Правленіе рѣшило продать свое дѣло. Покупатель скоро нашелся въ лицѣ С.-Петербургской Компаніи „Надежда", которая въ 1901 г. и пріобрѣла весь флотъ Общества за 2.800 т. рублей съ разсрочкою этой суммы на 3 года. Впослѣдствіи договоръ о продажѣ былъ измѣненъ въ томъ смыслѣ, что уплата долга разсрочивалась не на 3 года, а на 14 лѣтъ, благодаря чему Общество Зевеке юридически продолжало существовать до 1 января 1913 г., когда оно окончательно ликвидировало свои дѣла.

Компанія „Надежда", получивъ Пароходство Зевеке, мало занималась усовершенствованіемъ и увеличеніемъ своего флота и хотя распространила свою дѣятельность на верхнюю Волгу, Шексну и Каму, но все это дѣлалось за счетъ аренды пароходовъ (у Зарубина, Щербакова). За все время существованія Компаніи собственный флотъ ея увеличился лишь построенными въ Сормовѣ въ 1905 г. пароходами Ломоносовъ и Карамзинъ, да 3-мя небольшими американскими пароходами, пріобрѣтенными у О. П. Карповой (Н-цы У. С. Курбатова).

Въ 1908 г. Компанія ликвидировала свои дѣла; арендованные ею пароходы перешли къ пароходовладѣльцамъ, а собственный ея флотъ взятъ въ аренду вновь организовавшимся Товариществомъ на вѣрѣ, подъ фирмою „Русь", членами котораго состояли Вас. Фед. Лапшинъ, Тимофей Ивановичъ Канавинъ, (одинъ изъ старѣйшихъ служащихъ пароходства, поступившій на службу еще къ А. А. Зевеке въ 1876 г.), Старцевъ и Д. В. Сироткинъ, вскорѣ, однако, вышедшій изъ состава Товарищества.

Въ 1910 г. Товарищество „Русь" преобразовалось въ Акц. Общество „Русь" и пріобрѣло пароходство Компаніи „Надежда" въ собственность. Затѣмъ Общество „Русь" построило въ Сормовѣ еще два большихъ американскихъ парохода, пріобрѣло отъ О. П. Карповой пароходъ „Пермякъ", а въ настоящее время строитъ въ Сормовѣ еще новые пароходы для своей Астраханской линіи.

Пароходство по рр. Окѣ, Москвѣ и Клязьмѣ Н-въ А. В. Качкова.

Основано въ 1871 году Александромъ Викуловичемъ Качковымъ и представителемъ Кабестаннаго О-ва „Вулканъ" Алексѣемъ Петровичемъ Самгинымъ.

Въ 1871 г. на заводѣ Гакса въ Кунгурѣ ими былъ заказанъ для верховьевъ р. Оки пассажирскій пароходъ „Дмитрій Донской" который въ 1872 г. былъ приведенъ въ Касимовъ и началъ рейсировать между Касимовымъ и Рязанью. Послѣ очень удачной, въ матеріальномъ отношеніи, навигаціи компаніонами былъ заказанъ на томъ же заводѣ Гаксъ и К° второй пароходъ „Касимовъ", благодаря чему явилась возможность открыть между Рязанью и Касимовымъ правильное ежедневное пассажирское движеніе. Типъ первыхъ пароходовъ былъ однопалубный, при чемъ I и II классы помѣщались въ корпусѣ парохода, а для пассажировъ III класса отводилась тентовая кормовая часть палубы. Никакихъ надстроекъ, не исключая и штурвальной рубки, на палубахъ первыхъ пароходовъ не было, а для защиты отъ непогоды третьеклассныхъ пассажировъ съ тента спускались парусиновыя шторки. Вскорѣ послѣ открытія навигаціи 1873 г. три парохода волжскаго О-ва „Самолетъ" и два Ардатовскихъ купцовъ Бородачева и Куракина, работавшіе до этого времени въ низовьяхъ Оки, пошли до Рязани, а Качковъ и Самгинъ, въ свою очередь продолжали рейсы своихъ пароходовъ до Нижняго. Три пароходства, чтобы избѣжать конкуренціи, подѣлили между собой дни нежели и установили одинаковыя пассажирскія и грузовыя таксы. Такая мирная работа продолжалась до 1877 года, когда Качковъ построивъ пароходъ „Петръ I-й", а Куракинъ пароходъ „Внучата" пустили ихъ въ дни О-ва „Самолетъ" и тѣмъ открыли конкуренцію, которая однако скоро прекратилась, такъ какъ пароходы „Петръ I" и „Внучата" ушли въ 1879 г. на Волгу. Въ 1881 году О-во „Самолетъ" продало всѣ свои пристани и два парохода Качкову, а третій пароходъ перевело на Волгу; мѣсто послѣдняго въ союзѣ занялъ пароходъ „Владѣлецъ" Муромскаго купца Н. В. Зворыкина. Хорошая работа союзнаго пароходства вскорѣ привлекла вниманіе Касимовскихъ купцовъ К. К. Штейертъ и Н. В. Кленова, по заказу которыхъ въ 1882 г. на Коломенскомъ заводѣ были построены два совершенно одинаковаго типа парохода „Густавъ Струве" и „Императоръ Александръ III". Новые пароходчики сразу встали въ оппозицію старымъ, но послѣ неудачной конкуренціи вошли въ соглашеніе и стали работать вмѣстѣ. Въ 1889 году Качковъ и Самгинъ учредили „Товарищество по р. Окѣ", въ которое кромѣ нихъ вошли: Бородачевъ, Штейертъ, Кленовъ и Зворыкинъ. Вновь учрежденное Товарищество внимательно слѣдило за прогрессомъ въ Волжскомъ судостроительствѣ и въ 1896 г. у него послѣ цѣлаго ряда передѣлокъ уже были прекрасно отдѣланные пароходы американскаго типа, отличающіеся отъ Волжскихъ развѣ только величиной. Въ 1897 г. умеръ членъ Товарищества г. Штейертъ и пароходъ „Густавъ Струве" былъ пріобрѣтенъ въ собственность А. В. Качковымъ. Въ 1900 г., продавъ на Волгу свой пароходъ, вышелъ изъ Товарищества и Н. В. Кленовъ, а Качковъ мѣсто его парохода занялъ своимъ вновь вышедшимъ съ Коломенскихъ заводовъ паро-

ходомъ „Рязань". Въ 1901 году Товарищество лишилось еще одного члена Бородачева, пароходъ котораго перешелъ въ собственность Качкова. Такимъ образомъ члены Товарищества одинъ за однимъ вышли изъ его состава. Въ 1902 г. изъ остатковъ Товарищества возникло „Пароходство по Окѣ А. В. Качкова". Съ выходомъ въ 1903 году съ верфей Коломенскаго завода прекрасно отдѣланнаго парохода американскаго типа „Елена" была установлена кромѣ уже существовавшихъ Рязанской и Павловской линій, еще вечерняя линія между Н.-Новгородомъ и Касимовымъ. Второе іюля 1903 г. было мрачнымъ числомъ для пароходства Качкова: въ этотъ день отъ невыясненной слѣдствіемъ причины сгорѣлъ почти до основанія работавшій на Волгѣ въ арендѣ у Компаніи „Надежда" пароходъ „Петръ I" и своею гибелью положилъ конецъ Волжскому пароходству Качкова, вниманіе котораго было теперь всецѣло обращено на Оку. Съ весны 1904 г. Павловская линія была продолжена до Мурома.

13 декабря 1904 г. скончался учредитель пароходства Качкова и піонеръ р. Оки А. В. Качковъ и все дѣло перешло къ двумъ его сыновьямъ Ивану и Василію Александровичамъ. Съ 1-го января слѣдующаго года пароходство А. В. Качкова было уже переименовано въ „Пароходство по р. Окѣ Н-въ А. В. Качкова", подъ каковымъ оно продолжаетъ фунціонировать и по настоящее время.

Со смертью А. В. Качкова ростъ предпріятія не прекратился. Его наслѣдники продолжали увеличивать свой флотъ и искать новыхъ мѣстъ, гдѣ-бы можно было приложить трудъ и капиталъ съ пользой для любимаго дѣла. Въ 1905 г. ими былъ пріобрѣтенъ съ аукціонныхъ торговъ пассажирскій пароходъ И. И. Фонталова, а въ 1906 г. съ покупкою буксирнаго парохода „Евгенія" и передѣлкой его на товарный была открыта линія Рязань-Москва. Дешевый тарифъ, съ которымъ не могъ конкурировать высокій ж. д. тарифъ, сразу привлекъ на рѣку массу груза и вызвалъ необходимость установленія спеціальной товарной линіи для каковой вначалѣ арендовывались, а затѣмъ были пріобрѣтены въ собственность два мелководныхъ буксирныхъ парохода „Варягъ" и „Товарищъ". Деревянныя баржи постепенно замѣнялись особыми желѣзными своего типа двухдечными барказами и теперь въ Москворѣцкой линіи пароходства уже работаютъ кромѣ собственныхъ вышеназванныхъ пароходовъ и деревянныхъ судовъ три желѣзные барказа.

6-го іюля 1911 г. пароходствомъ Н-въ А. В. Качкова былъ отправленъ первый пароходъ въ р. Клязьму и съ этого дня установлено правильное пассажирское движеніе между Н.-Новгородомъ и Вязниками.

Съ открытія навигаціи 1912 г. линія на р. Клязьмѣ была продолжена отъ Вязниковъ до с. Холуя, а въ 1913 году за прекращеніемъ пароходства по р. Клязьмѣ Торговаго Дома „Николаевъ съ С-ми" два пассажирскихъ парохода его были взяты пароходствомъ Н-въ Качкова для обслуживанія нуждъ той же рѣки.

Въ настоящее время во всѣхъ линіяхъ пароходства Н-въ А. В. Качкова работаютъ 11 пассажирскихъ пароходовъ американскаго типа, четыре полуамериканскаго типа, четыре буксирныхъ и одинъ товарный.

Товарищество Коммерческаго пароходства по р. Костромѣ.

Пароходы на р. Костромѣ появились въ началѣ 80-хъ годовъ. Первый пароходъ, появившійся на р. Костромѣ, былъ пароходъ „Буй", который доходилъ до гор. Буя, но рейсы его были случайными.

Затѣмъ появилось пароходство Г. Г. Набатова, который пріобрѣтя отъ извѣстнаго судостроительнаго завода Дмитрія Павловича Шипова пароходъ „Ласточка" и переименовавъ его въ „Весту", сталъ работать на р. Костромѣ, при чемъ пароходъ ходилъ съ легкою баржею и занимался, главнымъ образомъ, перевозкою крестьянъ на отхожіе промыслы. Впослѣдствіи Набатовъ пріобрѣлъ еще пароходы „Ваню", а затѣмъ „Марію", которые ходили уже безъ баржи. Въ 1888 г. Набатовымъ установлено правильное пассажирское сообщеніе между Костромою и Буемъ.

Свыше 25 лѣтъ существовало это пароходство и лишь въ 1912 г. вынуждено было уступить свое мѣсто Товариществу Коммерческаго Пароходства, пайщиками котораго состоятъ почти исключительно торговцы и крестьяне прибрежныхъ селъ и деревень т. е. въ большинствѣ случаевъ бывшіе кладчики того же Набатова.

Товарищество Коммерческаго Пароходства возникло 6-го октября 1908 года. Число членовъ Товарищества въ настоящее время равняется 110.

Иниціаторомъ его устройства явился торговецъ Ф. А. Быстровъ, крестьянинъ с. Закоблякина Ярославской губ. Для начала дѣла были куплены два буксирныхъ парохода „Заря" и „Устюжанинъ", при чемъ „Заря" передѣлана въ пассажирскій пароходъ. Къ навигаціи 1909 г. заказанъ новый пароходъ „Коммерсантъ". Въ этомъ же году пар. „Устюжанинъ" проданъ, а въ слѣдующемъ году пар. „Заря" поставленъ въ желѣзный корпусъ и названъ „Крестьянинъ".

Являясь въ существѣ своемъ, какъ кооперативное, вполнѣ жизнеспособнымъ и развиваясь годъ отъ году Товарищество въ настоящее время имѣетъ 3 пассажирскихъ парохода и совершаетъ ежедневные рейсы между Костромой и Буемъ, при чемъ движеніе производится въ теченіи всей навигаціи, лишь въ исключительно мелководные годы пароходы не доходятъ до гор. Буя и останавливаются верстъ 40 ниже, а пассажиры переправляются на лошадяхъ.

Главный контигентъ пассажировъ—это крестьяне прибрежныхъ мѣстностей, отправляющіеся въ столицы на заработки; кромѣ того пароходство служитъ средствомъ пассажирскаго и грузоваго сообщенія волжскаго раіона съ Сѣверной ж. д. линіи Архангельскъ—Вологда—Вятка—гдѣ пересадочными пунктами служатъ ст. Буй и г. Кострома,—и снабжаетъ всѣми предметами потребленія г.г. Буй, Галичъ, Солигаличъ и Чухлома съ ихъ уѣздами и частью уѣзды Костромской и Любимскій, Ярославской губерніи.

Главная контора Товарищества находится въ Костромѣ. Управляющимъ пароходства состоитъ Н. А. Шмидтъ.

Товарищество Вятско-Волжскаго Пароходства.

Пароходство на р. Вяткѣ началось съ 1858 года. Съ 1863 г. фирма Булычева открыла на Вяткѣ буксирное движеніе, а въ 1874 г. и пассажирское; первоначально въ линіи ходили лишь два парохода Т. Ф. Булычева „Ф. Булычевъ" и „Почетный" всего два раза въ недѣлю, но уже черезъ два года пришлось удвоить и число пароходовъ и число отваловъ, а въ 1877 г., линія была продолжена за Казань до Нижняго и въ ней уже рейсировало шесть пароходовъ. Дѣло начало постепенно развиваться. Были сдѣланы даже опыты увеличенія раіона дѣятельности Пароходства: такъ въ 1883 г. была открыта линія Казань-Уфа, а въ 1888 г. линія Васильсурскъ-Промзино по р. Сурѣ. Но въ концѣ концовъ было признано за наилучшее ограничиться Вятскими линіями и сообщеніемъ съ Казанью и Нижнимъ (во время ярмарки), чтобъ не разбрасываться. Это было правильное рѣшеніе: получалась возможность изъ года въ годъ улучшать и увеличивать дѣло.

Уже въ 1894 г. пассажирскую линію поддерживали 10 пароходовъ (изъ которыхъ нѣкоторые были съ электрическимъ освѣщеніемъ и волжскими удобствами); въ линіи буксирной работали 4 парохода.

Въ 1900 г. къ пароходству Булычева присоединились во избѣжаніе конкуренціи два другихъ крупнѣйшихъ пароходныхъ предпріятія Тырышкина и Александрова.

Такимъ образомъ подъ однимъ флагомъ оказалось 38 пассажирскихъ и буксирныхъ пароходовъ и цѣлый флотъ баржей и подчалковъ. Въ 1902 г. эти пароходовладѣльцы организовали Т-во Вятско-Волжскаго Пароходства съ основнымъ капиталомъ въ 3 милл. руб. и 36-ти пароходами.

Въ 1905 г. Товарищество выступило въ качествѣ піонера пароходнаго движенія по р. Москвѣ, открывъ грузовую линію Нижній-Новгородъ-Москва; товары отправлялись въ легкихъ желѣзныхъ баржахъ буксируемыхъ небольшими пароходами. Смѣлое начинаніе дало очень скоро результаты и за вятскими піонерами потянулись въ Москву воднымъ путемъ волгари. Теперь уже нѣсколько пароходствъ работаетъ между Москвой и Волжскими пристанями.

Въ 1906—1907 гг. былъ сдѣланъ опытъ отправленія изъ Нижняго въ Рязань и пассажирскихъ пароходовъ, но дѣло это было оставлено, такъ какъ пароходамъ было достаточно работы на своихъ линіяхъ и не представлялось возможности устроить ежедневное отправленіе. Товарищество рѣшило ограничиться поддерживаніемъ срочной товарной линіи между Вяткой и Москвой.

Къ 1913 г. флотъ Товарищества состоитъ изъ 38 пароходовъ, (изъ которыхъ 7 американскаго типа), до 35 желѣзныхъ барказовъ и свыше 100 другихъ судовъ.

Акціонерное Общество „Иванъ Любимовъ и К°".

Фирма г.г. Любимовыхъ существуетъ около 100 лѣтъ. Основаніе фирмы положено Филиппомъ Алексѣевичемъ Любимовымъ, занимавшимся судоходствомъ по р.р. Камѣ и Волгѣ съ 1825 г. Послѣ него Иванъ Филипповичъ Любимовъ, продолжая судоходное дѣло, производилъ торговлю хлѣбными товарами, солью, желѣзомъ и проч. Въ 1855 году онъ построилъ свой первый буксирный пароходъ „Любимый", переименованный послѣ въ „Пермь". Онъ же купилъ у Гакса и Тета пар. „Екатеринбургъ". Къ 1861 году И. Ф. Любимовъ располагалъ тремя буксирными пароходами („Пермь", „Екатеринбургъ" и „Александръ").

Въ 1877 г. сыномъ Ивана Филипповича—Иваномъ Ивановичемъ Любимовымъ открыта пассажирская линія Нижній-Новгородъ—Пермь, при чемъ въ этой линіи стали совершать рейсы прекрасные по устройству и удобствамъ для пассажировъ пароходы американскаго типа (впервые на Камѣ) „Екатеринбургъ" и „Березники" и пароходы обыкновеннаго типа „Пермь" и „Кунгуръ". Въ этомъ же году Иванъ Ивановичъ Любимовъ купилъ старый пароходный заводъ Тета на берегу Камы, близъ устьевъ Данилихи, основаніе которому было положено еще въ 1858 г. Гуллетомъ.

И. И. Любимовъ со временемъ значительно увеличилъ производство завода и сталъ брать постройку паровыхъ судовъ не только для Волги, но и для Каспійскаго моря.

Въ началѣ 90-хъ годовъ, въ видахъ обновленія своего пассажирскаго флота, И. И. Любимовъ построилъ одинъ за другимъ пароходы американскаго типа „Пермь", „Кама". „Екатеринбургъ". Пароходы отличались скоростью хода, значительной грузоподъем-

ностью и, конечно, всѣми новѣйшими техническими усовершенствованіями. Пароходы всѣ были построены на своемъ заводѣ въ Перми. За образцовую постройку, какъ этихъ пароходовъ, такъ и вообще другихъ различнаго типа судовъ, Иванъ Ивановичъ Любимовъ получилъ въ 1896 году право изображенія Государственнаго Герба на всѣхъ своихъ пароходахъ.

Въ 1899 году И. И. Любимовъ скончался бездѣтнымъ. Ему васлѣдовалъ братъ его Михаилъ Ивановичъ Любимовъ. Послѣдній передалъ управленіе пароходствомъ въ руки своего сына инж.—техн. Ивана Михаиловича Любимова.

Въ виду необычайнаго развитія дѣла предпріятіе въ 1904 г. преобразовано въ Акціонерное Общество, уставъ котораго Высочайше утвержденъ 11 Мая 1904 года. Учредителями Общества состояли: инж. тех. Иванъ Михаиловичъ Любимовъ, вдова ком. сов. Елизавета Ивановна Любимова и д. ст. сов. Михаилъ Ивановичъ Любимовъ.

Въ 1911 году Обществомъ „Иванъ Любимовъ и К-о“ выпущенъ первый на Волгѣ пассажирскій теплоходъ американскаго типа „Уралъ“ построенный на Коломенскомъ заводѣ и пріобрѣтены отъ Камскаго паевого Товарищества 5 товарныхъ теплоходовъ, построенныхъ на Воткинскомъ заводѣ. Въ настоящее время Общество владѣетъ девятью почтово-пассажирскими пароходами американскаго типа, 1-мъ почтово-пассажирскимъ теплоходомъ, 5-ью товарными теплоходами, 12-ью буксирными пароходами и свыше чѣмъ 100 другихъ судовъ: баржей и дебаркадеровъ. Производитъ: 1) ежедневные (2 раза въ день) пассажирскія отправленія между Н. Новгородомъ и Пермью; 2) транспортированіе грузовъ по всѣмъ направленіямъ, какъ водою, такъ и сухопутьемъ; 3) продажу пермской соли въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ имѣются агенты или конторы Общества.

Товарищество „Шлиссельбургское Пароходство“.

Начало предпріятію положено Федоромъ Петровичемъ Рыбкинымъ, который въ 1861 г. пассажирскимъ пароходомъ „Вѣра“, подареннымъ ему Федуломъ Федуловичемъ Громовымъ, открылъ линію между Петербургомъ и Шлиссельбургомъ. До тѣхъ поръ потребности въ пассажирскомъ движеніи удовлетворялись здѣсь пароходами буксирнаго типа Обществъ: „Тайвани“ и „Сѣвернаго Пароходнаго Общества“, (впослѣдствіи продавшаго свой флотъ Бѣляеву).

Въ 1877 г. Ф. П. Рыбкинъ построилъ еще два парохода „Георгій“ и „Рыбка“ и, пріобрѣтя пароходство „Тайвани“, основалъ Товарищество на паяхъ подъ фирмою „Шлиссельбургское Пароходство“, дѣйствія котораго офиціально открыты 9 сентября 1877 г.

До 1890 г. Товарищество содержало сообщеніе лишь по р. Невѣ. Въ этомъ году состоялось соглашеніе съ Обществомъ „Первенецъ“, возникшимъ въ 1876 г. и содержавшимъ сообщеніе по Приладожскимъ каналамъ и р. Волхову. На основаніи соглашенія все имущество Общества „Первенецъ“, состоящее изъ пароходовъ (числомъ 3) и пристаней перешло въ собственность Шлиссельбургскаго Пароходства, которое, такимъ образомъ, распространило свою дѣятельность на вышеупомянутые каналы и рѣки; въ этомъ же году былъ построенъ пароходъ „Федоръ“, значительно превосходившій своими размѣрами прежніе пароходы Общества и послужившій прототипомъ для постройки послѣдующихъ пароходовъ.

Въ 1902 г. Общество получило разрѣшеніе открыть Пароходство по Свири и другимъ воднымъ путямъ Олонецкой губерніи.

Въ 1912 г. „Шлиссельбургское Пароходство“ пріобрѣло весь флотъ (4 парохода, баржи и пристани) отъ ликвидировавшаго свои дѣла „Невскаго Пароходства“, существовавшаго подъ этой фирмой съ 28 августа 1886 г., а ранѣе принадлежавшаго купцу Бѣляеву.

Въ настоящее время съ пріобрѣтеніемъ Невскаго Пароходства, Шлиссельбургское Пароходство является единственнымъ пароходнымъ предпріятіемъ, содержащимъ срочныя сообщенія по Невѣ, Приладожскимъ каналамъ, р.р. Волхову, Сяси, Пашѣ и Свири. Рейсы имъ совершаются между Петербургомъ и Шлиссельбургомъ, а также между Шлиссельбургомъ, Новою Ладогою, Сермаксою, Александро-Свирскимъ монастыремъ, Лодейнымъ полемъ, Колчановымъ, Колголемымъ и Дубовиками.

Флотъ Товарищества состоитъ изъ 16 винтовыхъ пассажирскихъ и 2-хъ винтовыхъ товаро-пассажирскихъ пароходовъ, подымающихъ 5—6 тыс. пудовъ груза и до 40 дебаркадеровъ.

Пароходы за послѣднее время всѣ заново перестроены и оборудованы по послѣднему слову техники; освѣщаются почти всѣ электричествомъ. Директоромъ-распорядителемъ предпріятія состоитъ Иванъ Алексѣевичъ Морозовъ, посвятившій службѣ въ предпріятіи свыше 30 лѣтъ.

Общество Финляндскаго легкаго пароходства

Въ началѣ 70-хъ годовъ прошлаго столѣтія камеръ-юнкеръ Высочайшаго Двора Рафаилъ Карловичъ фонъ Гартманъ, желая дать жителямъ г. С.-Петербурга удобное и дешевое сообщеніе, обратился въ Городскую Управу съ предложеніемъ устроить пароходное сообщеніе по рѣкамъ и каналамъ, прорѣзывающимъ городъ по всѣмъ направленіямъ. Городская Управа отнеслась

къ предложенію фонъ Гартмана далеко не съ тѣмъ сочувствіемъ какого можно было бы ожидать. Большинство гласныхъ находило, что пароходики, которые проектируетъ поставить предприниматель, явятся опасными въ пожарномъ отношеніи, какъ для береговыхъ построекъ, такъ и для барокъ съ дровами, стоящихъ на рѣкѣ, и кромѣ того отобьютъ работу у сотенъ яличниковъ, находящихъ себѣ заработокъ при перевозкѣ пассажировъ.

Только благодаря содѣйствію гласнаго Н. Н. Медвѣдева и начальника рѣчной полиціи В. Й. Коросговецъ, ѣздившаго даже для ознакомленія съ этимъ вопросомъ въ Стокгольмъ, гдѣ уже давно было заведено подобное сообщеніе, Рафаилу Карловичу удалось добиться постановленія Городской Думы отъ 22 Ноября 1872 г., коимъ ему разрѣшалось открыть правильное продольное сообщеніе по р. Невѣ отъ Финляндской ж. д. до Набережной у 11-ой линіи Васильевскаго Острова.

Для эксплоатаціи этого сообщенія Р. К. фонъ Гартманомъ учреждено въ Гельсингфорсѣ „Общество Финляндскаго легкаго пароходства", которое считается офиціально открывшимся 21 февраля 1873 г.; съ мая мѣсяца этого года стали совершаться рейсы пароходовъ.

Въ 1875 г. Общество получило право останавливаться своими пароходами на промежуточныхъ пристаняхъ (у Лѣтняго сада, у Биржи, у Александровскаго сада), каковаго права Общество ранѣе не имѣло, въ виду того, что перевозы въ городѣ составляли монополію арендаторовъ, а въ 1879 г. впервые открытъ перевозъ отъ Сената къ Румянцевской площади. Въ 1880 г. открыто сообщеніе: С.-Петербургъ—Петергофъ и С.-Петербургъ — Стрѣльна — Кронштадтъ (прекращены первое въ 1895 году; второе въ 1881 году); въ 1882 г. открыто движеніе по Екатерининскому каналу, а въ 1886 г. по Фонтанкѣ. Насколько быстро расширялись операціи Общества, показываетъ число перевезенныхъ имъ пассажировъ: такъ въ первый годъ существованія перевезено 29 тыс. пассажировъ, черезъ 10 лѣтъ количество это увеличилось до 9 милл., а въ 1897 г.—въ годъ исполнившагося XXV лѣтняго юбилея Общества перевезено около 14 милліоновъ.

Въ половинѣ 90-хъ годовъ Общество сдѣлало попытку распространить свою дѣятельность и на другіе города Имперіи. Такъ въ 1894 г., въ виду предстоявшей Всероссійской выставки, установлено пароходное сообщеніе въ Н.-Новгородѣ; въ 1896 г. открыто движеніе пароходовъ въ Севастополѣ въ южной и сѣверной бухтахъ. Впослѣдствіи Общество нашло для себя болѣе выгоднымъ сосредоточить свою дѣятельность въ одномъ Петербургѣ и въ 1903 г. продало Нижегородское дѣло вновь образованному Товариществу Нижегородскаго легкаго пароходства, а вскорѣ послѣ этого ликвидировало и Севастопольское дѣло.

Въ настоящее время пароходы Общества совершаютъ рейсы: 1) продольные по р. Невѣ отъ 11 линіи Васильевскаго Острова до с. Смоленскаго, 2) островская линія отъ Лѣтняго сада къ Крестовскому Острову, 3) по Фонтанкѣ, 4) по Екатерининскому каналу, 5) по Морскому каналу.

Директоромъ-распорядителемъ Общества состоитъ Иванъ Ивановичъ Шелепинъ, занявшій этотъ постъ въ 1902 г. послѣ кончины учредителя Общества и его перваго директора-распорядителя Р. К. фонъ-Гартмана.

Товарищество Западно-Сибирскаго Пароходства и Торговли.

Уставъ утвержденъ 23 Января 1898 г. Открытіе дѣйствій послѣдовало 7 Января 1899 г. Составилось изъ сліянія слѣдующихъ пароходныхъ фирмъ, работавшихъ до тѣхъ поръ самостоятельно: Т-ва Курбатовъ и Игнатовъ, Т-ва А. Трапезниковъ и К°. А. Ф. Морозова Н-ца Е. Г. Морозова и Т. Д. Ф. С. Колмогорова Н-ки.

Въ 1912 г. послѣдовало новое крупное увеличеніе предпріятія: къ Товариществу присоединились пароходства Т. Д. И. Н. Корнилова Н-ки и Акц. О-во Русско-Китайскаго О-ва Пар. и Торговли. Флотъ Товарищества въ настоящее время состоитъ изъ 52 пароходовъ, въ томъ числѣ легкихъ 24 (изъ нихъ 14 американскихъ) и до 200 баржей.

Старѣйшей изъ перечисленныхъ фирмъ является Т-во Курбатовъ и Игнатовъ, до 1875 г. носившее фирму Колчинъ и Игнатовъ; основано оно было въ 60-хъ годахъ Сарапульскимъ купцомъ Иваномъ Савельевичемъ Колчинымъ и Бѣлевскимъ купцомъ Иваномъ Ивановичемъ Игнатовымъ. И. С. Колчинъ до основанія Сибирскаго пароходства имѣлъ уже собственное буксирное пароходство, совершавшее рейсы между Н.-Новгородомъ и Пермью. Въ то время грузы, слѣдовавшіе изъ Москвы и Нижегородской ярмарки въ Сибирь, шли водою до Перми, отсюда сухимъ путемъ до Тюмени, а затѣмъ водою по р.р. Обскаго Бассейна. Такимъ образомъ пароходство Колчинъ и Игнатовъ было обезпечено, такъ сказать, своими грузами.

Кромѣ того, важнымъ подспорьемъ для пароходства служила перевозка разныхъ казенныхъ грузовъ, а также арестантовъ. Въ 1871 г. Товариществомъ Колчинъ и Игнатовъ учреждена первая на р.р. Оби и Иртышѣ срочная линія между Тюменью и Томскомъ, поддерживавшаяся буксиро-пассажирскими пароходами одинъ разъ въ недѣлю.

Въ 1875 г. И. С. Колчинъ скончался; по духовному завѣщанію все имущество оставлено его родственнику Устину Саввичу Курбатову и фирма переименована въ Товарищество Курбатовъ и Игнатовъ.

При У. С. Курбатовѣ въ 1880 г. открыта срочная линія Тюмень-Семипалатинскъ. У. С. Курбатовъ скончался 25 іюля 1885 г. Ему наслѣдовала его племянница О. П. Карпова, при которой предпріятіе и преобразовалось въ Акц. О-во, посредствомъ сліянія вышеупомянутыхъ 4-хъ пароходныхъ фирмъ.

Главнѣйшею причиною этого сліянія послужило проведеніе Сибирской ж. д., вызвавшее кризисъ въ пароходномъ дѣлѣ. Кромѣ того предыдущій опытъ ясно показывалъ всю невыгодность работы на линіяхъ такого огромнаго протяженія, какъ рѣки, входящія въ составъ Обскаго бассейна, для мелкихъ пароходныхъ предпріятій, такъ какъ каждому изъ нихъ приходилось заводить отдѣльныя пристани, отдѣльныхъ агентовъ, свои склады для дровъ и проч. Подобными же причинами, вѣроятно, было вызвано послѣдовавшее въ 1912 присоединеніе къ товариществу Западно-Сибирскаго Пароходства и Торговли двухъ другихъ крупнѣйшихъ Сибирскихъ пароходныхъ предпріятій: торговаго дома И. Н. Корнилова Н-ки и Русско-Китайскаго Акц. О-ва Пароходства и Торговли.

Торговый домъ И. Н. Корнилова Н-ки основанъ въ 1864 г. Иваномъ Николаевичемъ Корниловымъ. До 1872 г. фирма занималась лишь торговыми и промышленными операціями, производила торговлю зерновыми хлѣбами, рыбой, солью и крупчаткой, занималась скупкой пушнины изъ первыхъ рукъ, которая продавалась на Ирбитской ярмаркѣ; имѣла свои рыбные промыслы въ низовьяхъ р. Оби. Съ проведеніемъ ж. д. въ Тюмень фирма одна изъ первыхъ начала производить торговлю сибирскимъ хлѣбомъ въ Уральскій районъ и въ Россію.

Въ 1872 г. основано буксирное, а нѣкоторое время спустя и пассажирское пароходство. Съ присоединеніемъ предпріятія въ 1912 г. къ Товариществу Западно-Сибирскаго Пароходства и Торговли рыбные промыслы и торговля пушниной остались въ рукахъ Торговаго Дома, а остальныя операціи, т. е. пароходство и торговля другими вышеперечисленными продуктами перешла къ Товариществу.

Русско-Китайское Акц. О-во Пароходства и Торговли подъ этой фирмой функціонировало лишь съ 1 Іюля 1910 года, до этого же времени операціи производились подъ фирмою Верхне-Иртышское Товарищество Пароходства и Торговли. Послѣднее основано въ 1900 г. двумя Семипалатинскими коммерсантами П. Ф. Плещеевымъ и П. І. Березницкимъ, образовавшими Товарищество на вѣрѣ съ капиталомъ въ 60.000 руб.

Въ 1900 г. былъ пріобрѣтенъ первый буксирный пароходъ Св. Ключъ въ 160 инд. силъ, который первое время работалъ на р. Оби и Иртышѣ, ниже г. Семипалатинска. Вслѣдъ затѣмъ иниціаторъ пароходства П. Ф. Плещеевъ, руководствуясь изслѣдованіями экспедиціи инж. пут. сообщ. бар. Аминова, открывшей возможность судоходства вверхъ по Иртышу, оз. Зайсану и далѣе по Черному Иртышу въ предѣлы Китая, рѣшилъ положить начало судоходству вверхъ по Иртышу отъ Семипалатинска. Съ этой цѣлью онъ лично въ Апрѣлѣ 1902 года отправился на пароходѣ „Св. Ключъ" по р. Иртышу до озера Норъ-Зайсанъ и черезъ двѣ недѣли прибылъ на Тополевый мысъ, близъ г. Зайсана, гдѣ, сбывъ взятые съ собой товары—хлѣбъ, спиртъ, соль, вернулся обратно съ грузомъ уже мѣстныхъ жировыхъ товаровъ. Этотъ фактъ наглядно показалъ, что мысль использовать верховье Иртыша и оз. Зайсана, какъ путь сообщенія, вполнѣ осуществима. Важность же этого сообщенія громадна прежде всего потому, что Черный Иртышъ представляетъ собою удобный путь внутрь Китая, что чрезвычайно важно для нашей внѣшней торговли; далѣе Семипалатинская и Семирѣченская области представляютъ собой богатый плодородный край, поставляющій на рынокъ массу пшеницы, овса и другихъ злаковъ и кромѣ того богаты соляными озерами.

Затѣмъ въ послѣдніе годы въ край двинулась волна переселенцевъ, заполняя и вызывая его къ жизни; кочевники киргизы также нуждаются въ наиболѣе удобныхъ способахъ сбыта своего скота на рынокъ.

Идя на встрѣчу нуждамъ края для подъема его экономической жизни и учтя возможность судоходства въ верховьяхъ Иртыша, Товарищество въ 1903 г. пріобрѣло второй буксирный пароходъ „Алкабекъ" и арендовало пароходъ „Три Святителя", а въ 1904 г. пріобрѣло два пассажирскихъ двухъ-этажныхъ парохода американскаго типа и открыло линію—Тополевъ мысъ—Семипалатинскъ. Въ томъ же направленіи Товарищество продолжало работать и послѣднее время, стремясь увеличить и качественно и количественно свой флотъ. Не смотря на такія непреодолимыя препятствія, какъ повторяющееся ежегодно за послѣднее время мелководіе, грузооборотъ пароходства постепенно увеличивался и за 1908 г. превосходилъ въ 10 слишкомъ разъ грузооборотъ 1902 года. Такое увеличеніе грузооборота вынудило учредителей Товарищества, въ видахъ расширенія дѣла, преобразовать его въ Акціонерное Общество съ основнымъ капиталомъ въ 400 тыс. рублей. А такъ какъ и задачи и цѣли Акціонернаго Общества обусловливались въ принципѣ товарообмѣномъ и торговлей съ Китаемъ, самое предпріятіе рѣшено было именовать Русско-Китайскимъ.

Съ увеличеніемъ своихъ перевозныхъ средствъ пароходство открывало все новыя и новыя линіи, такъ въ 1909 г. установлены правильные рейсы по р.р. Турѣ, Тоболу и Иртышу, а въ 1910 г. и по р. Оби.

ИСТОРІЯ

ТОРГОВЛИ и ПРОМЫШЛЕННОСТИ

ВЪ РОССІИ.

ТОМЪ II.

Выпускъ IX.

Торговое мореплаваніе.

Подъ редакціей П. Х. Спасскаго.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Тип. Императорскаго училища глухонѣмыхъ, Мойка 54.
1913.

Торговое мореплаваніе.

Знакомство русскихъ съ моремъ относится къ очень отдаленнымъ временамъ. Еще до призванія князей русскіе, очевидно, плавали по Балтійскому морю, иначе они не могли бы призвать князей изъ-за моря. Черное море въ старину называлось даже «Русскимъ» моремъ—очевидный признакъ господства на немъ русскихъ.

Русская лѣтопись, начинающаяся со второй половины IX вѣка, а также греческіе историки подробно описываютъ военно-морскіе набѣги нашихъ предковъ противъ могущественной тогда Византійской Имперіи. Первый походъ русскихъ, какъ болѣе или менѣе организованной морской силы, былъ совершенъ еще въ 866 году князьями Аскольдомъ и Диромъ, причемъ они подплыли къ Константинополю на 200 судахъ. Патріархъ Фотій, по случаю этого нашествія, говорилъ въ своей проповѣди къ народу, что нашествія эти были вызваны местью за притѣсненія и нарушенія византійцами древнихъ обычаевъ съ русскими купцами—отсюда прямой выводъ, что торговыя сношенія начались задолго до начала русскаго государства.

Послѣдующіе кіевскіе князья также неоднократно совершали морскіе походы на Византію. Походы эти не исключали, однако, мирныхъ сношеній русскихъ съ греками, о чемъ упоминаютъ, какъ наши лѣтописцы, такъ и греческіе историки, въ особенности знаменитый историкъ Императоръ Константинъ Багрянородный — современникъ князя Игоря. Русскія суда приходили въ Царьградъ изъ Новгорода, Смоленска, Любеча, Чернигова и Вышгорода. Строились они обыкновенно кривичами и лучанами. Груженыя товарами русскія торговыя суда собирались въ іюнѣ у Витичева (верстъ 50 ниже Кіева); князья, собравъ за зиму дань съ подвластныхъ племенъ, также присылали къ этому времени свои суда съ товарами, послѣ чего всѣ вмѣстѣ направлялись въ Константинополь, въ сопровожденіи княжеской дружины, для защиты отъ печенѣговъ. Главною кладью были: мѣха, медъ, воскъ, а къ этому прибавлялась челядь—плѣнники разныхъ походовъ.

Русскіе торговцы оставались въ Царьградѣ весь торговый сезонъ, продолжавшійся тамъ до глубокой осени. Русскіе послы и гости, во все время своего пребыванія въ Константинополѣ, пользовались отъ греческаго правительства даровой пищей и даровой баней—знакъ, что на эти торговыя поѣздки смотрѣли не какъ на частныя промышленныя предпріятія, а какъ на торговыя посольства союзнаго кіевскаго двора. По истеченіи торговаго сезона, русскіе получали изъ греческой казны на дорогу домой продовольствіе и судовыя снасти: якоря, канаты, паруса и т. п.

Черное море служило также для русскихъ средствомъ сообщенія съ хозарами, обитавшими въ низовьяхъ Волги. Въ этомъ послѣднемъ случаѣ русскіе плыли по Днѣпру, Черному и Азовскому морямъ, подымались рѣкою Дономъ и затѣмъ перетаскивали свои суда на Волгу.

Каспійское море (въ древнее время Хвалійское) также было знакомо русскимъ и они иногда совершали на берега его военно-морскіе набѣги. Наши лѣтописцы даютъ очень мало извѣстій о нихъ, но зато эти набѣги довольно подробно описаны персидскими историками. Первый походъ историки относятъ къ 880 году, когда русскіе подходили къ богатѣйшему городу Абесгуну на сѣв.-восточномъ берегу Каспійскаго моря. Въ 914 году нѣсколько тысячъ русскихъ на 500 судахъ вышли съ Волги, съ разрѣшенія Хозаръ, для грабежей на берегахъ Каспійскаго моря; на возвратномъ пути, когда они возвращались съ богатой добычей, они были всѣ перебиты мусульманами, мстившими за своихъ единовѣрцевъ. Черезъ 30 лѣтъ берега Каспійскаго моря подверглись вторичному нападенію русскихъ. Но, конечно, не одинъ духъ грабительства завлекалъ русскихъ въ эти отдаленныя воды. Они ходили туда также и для торговли, и съ этой цѣлью въ X столѣтіи посѣщали не только низовья Волги, но и юго-западные берега Каспійскаго моря. Такъ, современникъ Рюрика и Олега, арабскій писатель Кхордатъ Бегъ пишетъ о русскихъ славянахъ: „они отправляются на славянскую рѣку (Волгу) и пріѣзжаютъ въ заливъ го-

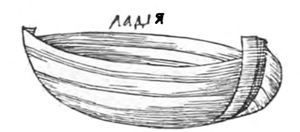
рода Хозары (Итиль) тутъ даютъ они десятину владѣтелю этой земли, затѣмъ ѣдутъ они въ море Джурджанское (Каспійское) и тамъ приступаютъ къ любому берегу, а это море въ поперечникѣ простирается на 500 фарсаховъ. Иногда случается, что они везутъ свои товары изъ Джурджана черезъ Итиль въ Багдадъ". Долго ли продолжались эти поѣздки русскихъ на Каспійское море свѣдѣній не сохранилось. Изъ военныхъ же набѣговъ грузинскіе лѣтописцы отмѣчаютъ нападеніе русскихъ въ 1175 году на прибрежныя мѣстности около гор. Баку. Послѣ татарскаго погрома знакомство русскихъ съ Каспіемъ совершенно прекратилось; прекратились также сношенія и съ Византійской Имперіей.

Что касается до типовъ морскихъ торговыхъ судовъ, плававшихъ по Черному, Азовскому и Каспійскому морямъ въ то время, то изъ описанія Константина Багрянороднаго видно, что торговый флотъ русскихъ мало чѣмъ отличался отъ флота военнаго и все отличіе между ними состояло въ томъ, что вмѣсто товаровъ и невольниковъ на военномъ суднѣ были одни воины и ихъ оружіе.

Относительно величины судовъ лѣтописцы и греческіе историки указываютъ, что они вмѣщали по 40 человѣкъ каждое. Конечно, кромѣ экипажа нужно было еще вмѣстить оружіе и хотя бы самое ограниченное количество продовольствія и воды. Константинъ Багрянородный называетъ русскія суда „однодеревными", но врядъ ли судно могло быть дѣлаемо изъ одного куска дерева, скорѣе всего изъ одного куска было днище, а борта надѣлывались досками, которыя либо приколачивали, либо пришивали рыбьими жилами или ивовыми вѣтвями; отсюда и названія набойныя и шитики. Такого рода шитыя суда встрѣчаются даже и теперь на сѣверномъ поморьѣ, называются они шняками.

Русская Правда, данная Великимъ Княземъ Ярославомъ Новгородцамъ въ половинѣ XI вѣка, упоминаетъ слѣдующія названія типовъ судовъ: ладья заморская и набойная, стругъ и челнъ. Первое названіе заморская указываетъ, что судно постройки иностранной, заморской; набойной (нынѣ наборная) ладьей по всей вѣроятности называлась русская ладья, у которой бортовыя доски набивались край на край, одна на другую, какъ дѣлается и теперь. Струги, смотря по глубинѣ воды, были остро и плоскодонные, такими они были и много позднѣе; эти суда, по преимуществу рѣчныя, служили для перевозки грузовъ. Челны употреблялись для плаванія у береговъ и для переправъ черезъ небольшія рѣки. Ярославъ указываетъ и сравнительную оцѣнку судовъ, а именно: заморская ладья стоила три гривны, набойная—двѣ, стругъ—одну гривну, а челнъ—восемь кунъ. Эти цѣны даютъ нѣкоторое сравнительное представленіе о судахъ.

Всѣ упомянутыя здѣсь суда были открытыя, т. е. безъ палубъ: лишь при Вел. Кн. Изяславѣ Мстиславовичѣ стали появляться палубныя суда. Вообще русское судостроеніе за все время существованія Русскаго Государства до Петра Великаго не сдѣлало почти никакихъ успѣховъ. Изображенные на рисункѣ ладья и челнъ относятся ко времени царя Алексѣя Михайловича, но врядъ ли могли чѣмъ отличаться отъ тѣхъ судовъ, на которыхъ плавали русскіе купцы въ Царьградъ при Аскольдѣ и Дирѣ, а можетъ быть и нѣсколько вѣковъ раньше до нихъ. Отсталость русскаго судостроенія объясняется многими причинами; въ Южной Руси едва ли не важнѣйшею причиною были Днѣпровскіе пороги, которые заставляли торговыхъ людей держаться старой постройки малыхъ челновъ; князья же военнаго флота не строили, а для походовъ забирали или занимали суда у тогдашнихъ жителей воднаго пути.



Новгородъ и значеніе его флота. Городъ этотъ основанъ въ очень отдаленныя времена. Уже въ IV вѣкѣ по Р. Хр. имѣются указанія нѣкоторыхъ историковъ на его существованіе. Еще до призыва варяжскихъ князей новгородскія дружины плавали по Ладожскому озеру, Финскому заливу и Балтійскому морю, дѣлая смѣлые набѣги на непріятельскіе берега. Купеческія суда Новгородцевъ ходили въ Швецію, Данію и вообще по Балтійскому побережью. Торговля Новгородцевъ была столь значительна и постоянна, что они имѣли свой гостиный дворъ на островѣ Готландѣ въ городѣ Визби, въ которомъ находился даже большой русскій храмъ.

Изъ сравнительно позднѣйшихъ событій исторія сохранила намъ слѣдующіе факты: въ 1142 г. шведскій король Сверкеръ Колзонъ и воинственный

епископъ упсальскій Ескиль съ 60 шняками выступили на разбои въ Балтійское море; три новгородскихъ гостя, отправлявшіеся за море, вступили съ ними въ бой и побѣда осталась на сторонѣ новгородцевъ; въ 1157 г. датскій король Свенъ IV захватилъ подъ Шлезвигомъ много русскихъ судовъ и бывшіе на нихъ товары роздалъ въ жалованіе своему войску.

Новгородцамъ въ то время принадлежала большая часть восточнаго побережья Балтійскаго моря, включая и Финляндію. Суда новгородцевъ были болѣе совершенны, чѣмъ ладьи кіевлянъ и близко подходили къ норвежскимъ судамъ, называвшимися драконами, такъ какъ напоминали по наружному виду чудовищнаго звѣря — дракона. Постояннаго военнаго флота у новгородцевъ не было. Вначалѣ каждое купеческое судно должно было имѣть вооруженіе. Наши былины часто вспоминаютъ о «дружинѣ хороброй», которая сопровождала на судахъ «богатаго новгородскаго гостя» т. е. купца. Отсюда совершенно простъ былъ переходъ отъ флота торговаго къ иррегулярному военному.

Пока техника морского дѣла была не велика, новгородцы имѣли рѣшительный успѣхъ надъ своими сосѣдями, какъ въ военномъ, такъ и въ торговомъ отношеніяхъ, но затѣмъ новгородцы, раздираемые къ тому же внутренними междуусобіями, не сумѣли достаточно оцѣнить сдѣланныя усовершенствованія и благодаря этому стали много слабѣе иностранцевъ, а потому скоро потеряли свои преимущества. Шведы отняли у нихъ Финляндію, а нѣмцы завладѣли морской торговлей, въ особенности съ образованіемъ Ганзейскаго Союза. Ганзейцы принимали всѣ мѣры, чтобы совершенно уничтожить внѣшнюю торговлю новгородцевъ: такъ они сговорились ничего не покупать у русскихъ купцовъ за границей и прибывшимъ русскимъ судамъ оказывали всяческое стѣсненіе. Ко времени возвышенія Москвы новгородцы были окончательно стѣснены на морскомъ побережьѣ, владѣя лишь только выходомъ въ Неву; внѣшняя торговля Новгорода перешла въ руки иностранцевъ.

Ко времени свërженія татарскаго ига и образованія Московскаго Государства Русь была совершенно отрѣзана отъ ранѣе принадлежавшихъ ей морей и могла считаться государствомъ континентальнымъ. Черное море принадлежало туркамъ, Балтійское — шведамъ, одно Бѣлое море находилось въ русскихъ рукахъ, но оно было слишкомъ отдалено отъ Москвы.

По воцареніи Іоанна IV Русь уже настолько окрѣпла, что могла начать наступательныя войны,

Постройка судна XI в.
Рисунокъ съ стариннаго ковра.

которыя и утвердили за Москвой путь въ Хвалійское или Каспійское море.

Іоаннъ Грозный дѣлалъ попытки вновь завладѣть побережьями Чернаго и Балтійскаго морей. Попытки эти въ первую половину его царствованія были довольно удачны. Однимъ изъ важнѣйшихъ событій этого времени было взятіе Нарвы въ 1558 году. Въ ней царь надѣялся возстановить утраченное значеніе Новгорода и съ этой цѣлью старался развить здѣсь морскую торговлю. Покровительствуемые царемъ иностранцы стали часто посѣщать Нарву, привозя свои издѣлія и оружіе.

Сосѣди наши (поляки и шведы) ясно представляли себѣ, какое громадное значеніе имѣетъ для Россіи обладаніе выходомъ въ Балтійское море и всячески старались отбросить Россію отъ этихъ выходовъ и вырвать торговлю изъ русскихъ рукъ. Дошедшіе до насъ дипломатическіе памятники сношеній правителей иностранныхъ государствъ ясно указываютъ, какія опасенія возбуждали въ сосѣдяхъ начавшія развиваться непосредственныя наши сношенія съ Западной Европой. Такъ польскій король Сигизмундъ III пишетъ англійской королевѣ Елизаветѣ: „Какъ мы писали прежде, такъ пишемъ и теперь къ В. Вел., что мы знаемъ и достовѣрно убѣждены, что врагъ всякой свободы подъ небесами Москаль ежедневно усиливается по мѣрѣ большого подвоза къ Нарвѣ разныхъ предметовъ, такъ какъ оттуда ему доставляются не только

товары, но и оружіе, доселѣ ему неизвѣстное, и мастера и художники: благодаря сему онъ укрѣпляется для побѣжденія всѣхъ прочихъ (государей). Продолжись это плаваніе въ Нарву, что останется ему неизвѣстнымъ? Поэтому мы, лучше другихъ знающіе сіе, будучи съ нимъ въ пограничномъ сосѣдствѣ, не можемъ, по долгу христіанскаго государя, во время не присовѣтовать прочимъ христіанскимъ государямъ, чтобы они не предали въ руки варварскаго и жестокаго врага свое достоинство, свободу и жизнь свою и подданныхъ. Нѣкоторые государи уже послушались этого нашего предостереженія и не посылаютъ (кораблей) къ Нарвѣ. Прочіе же, которые будутъ плавать этимъ путемъ, будутъ захватываемы нашимъ флотомъ и подвергнутся опасности лишиться жизни, свободы, женъ и дѣтей. Пусть Ваше Величество взвѣситъ и обсудитъ поводы и причины, побуждающіе насъ останавливать корабли, идущіе къ Нарвѣ".

Подобныя же мысли въ письмахъ къ той же англійской королевѣ высказывалъ и другой нашъ сосѣдъ шведскій король Густавъ. Знаменитый герцогъ Альба на франкфуртскомъ рейхстагѣ (18 іюля 1571 г.) говорилъ между прочимъ: „достаточно ознакомить Московскаго царя съ военнымъ искусствомъ Западной Европы и подъ его властью окажутся не только Нидерланды, но и весь христіанскій міръ".

Ясно, что при враждебномъ настроеніи сосѣдей, начавшаяся было морская торговля могла охраняться только вооруженною рукою, но во вторую половину царствованія Іоанна IV Россія значительно ослабѣла

Шьютъ ладью.
Съ карты Россіи XIII вѣка.

и вновь была откинута отъ береговъ Балтійскаго моря. Шведы отняли не только Нарву, но и лежащій противъ нея Иванъ-городъ и старинныя крѣпости Ижорской земли—Ямь и Копорье.

Ничего не достигъ Іоаннъ и на Черномъ морѣ, хотя походы посланныхъ въ Крымъ воеводъ Вишневецкаго и Адашева были удачны. Въ особенности блестяще закончился походъ Адашева; цѣлыхъ пять вѣковъ послѣ похода князя Владиміра Ярославовича къ Царьграду не было такого успѣшнаго похода на Русскомъ морѣ, но все же это былъ не болѣе, какъ случайный набѣгъ, для торговли имѣвшій скорѣе отрицательное значеніе *).

Подъ конецъ своего царствованія Іоаннъ Грозный съ прискорбіемъ долженъ былъ отказаться даже отъ надежды имѣть торговыя и государственныя сношенія съ остальной Европой кратчайшимъ путемъ и долженъ былъ ограничиться отдаленнымъ Бѣлымъ моремъ.

Бѣломорскій путь въ Западную Европу былъ извѣстенъ еще древнимъ новгородцамъ, но при существованіи болѣе удобнаго Балтійскаго пути, путь Бѣломорскій не имѣлъ для нихъ существеннаго значенія и былъ ими основательно забытъ.

Въ началѣ царствованія Іоанна Грознаго онъ былъ случайно открытъ вновь англичанами. Въ Западной Европѣ въ то время существовало всеобщее убѣжденіе въ возможности пробраться въ Китай и Индію кромѣ пути южнаго еще и по другому направленію черезъ сѣв. страны Европы и Азіи. Съ цѣлью изученія этого направленія изъ Англіи въ 1552 г. отплыла экспедиція въ составѣ трехъ кораблей подъ начальствомъ адмирала Гукъ Виллоуби. Два корабля этой экспедиціи вѣтромъ были загнаны въ Нокуевскую Губу, гдѣ были затерты льдомъ, при чемъ команда ихъ, во главѣ съ адмираломъ, не имѣя возможности пробраться на берегъ, замерзла. Третій корабль подъ начальствомъ Ричарда Ченслера былъ счастливѣе—24 августа 1553 г. онъ присталъ къ устью Двины. Отсюда самъ Ченслеръ отправился въ Москву на поклонъ къ Іоанну Грозному. Послѣ этого и возникли торговыя сношенія Москвы съ Англіей и другими странами Западной Европы черезъ Бѣлое море.

Сношенія эти съ перваго же момента попали въ руки иностранцевъ и до Петра Великаго тамъ почти не появлялось русскихъ кораблей. Исключеніе составляли лишь два корабля именитыхъ людей

---

*) Конечно успѣхъ Адашева былъ возможенъ лишь при участіи запорожцевъ, которые, живя по Днѣпру, не разъ спускались внизъ на своихъ ладьяхъ, называвшихся чайками, и опустошали берега Чернаго моря. Но казачество не было правильно созданной организаціей, которая могла бы преслѣдовать извѣстныя политическія цѣли;—это была вольница, занимавшаяся лишь грабежами. Одинъ изъ казацкихъ хрониковъ говоритъ: „Казаки на морѣ противъ бусурманъ ходятъ потому, что имъ опричь сего кормиться нечѣмъ".

Аникія и сына его Якова Строгановыхъ; корабли ихъ были построены на С. Двинѣ въ концѣ XVI вѣка голландскими мастерами, выписанными изъ Антверпена. Есть основаніе полагать, что цѣль постройки кораблей было плаваніе къ Новой Землѣ, гдѣ, по носившимся тогда слухамъ, находились серебряные пріиски. Участь этихъ кораблей неизвѣстна. При Іоаннѣ Грозномъ стала развиваться морская торговля нашихъ сѣверныхъ поморовъ, начало которой положено было еще во времена новгородскія, такъ какъ Іоаннъ IV ей покровительствовалъ. Поморы плавали вдоль береговъ Бѣлаго моря и Сѣвернаго Ледовитаго Океана — Студенаго моря, какъ его тогда называли, гдѣ они достигали даже береговъ Сибирскихъ рѣкъ.

Такимъ образомъ понемногу стала было, развиваться наша каботажная торговля въ сѣверныхъ моряхъ. Благодаря предпріимчивости поморовъ, она имѣла всѣ данныя для своего процвѣтанія, но къ сожалѣнію здѣсь вмѣшалось правительство и плаваніе въ Сибирь изъ опасенія прихода иностранцевъ было при царѣ Михаилѣ Ѳеодоровичѣ запрещено. Только отдѣльныя лица, во главѣ которыхъ надо назвать казака Дежнева, Пояркова, Хабарова, дѣлали открытія и способствовали изученію нашихъ сибирскихъ окраинъ. Дежневъ во время своего путешествія съ 1648 г. по 1654 г. изслѣдовалъ проходъ между Азіею и Америкой, т. е. предупредилъ намного открытія знаменитаго Беринга. Но все это носило характеръ случайныхъ предпріятій и государственнаго значенія этимъ начинаніямъ дано не было.

При Іоаннѣ Грозномъ вскорѣ послѣ покоренія Астраханскаго Царства русскіе завели морскія сношенія по Каспійскому морю съ Персіей, а также съ Хивой и Бухарой; для плаванія здѣсь строились особаго типа суда, такъ называемыя «Государевы Бусы». Суда эти были крайне несовершенной постройки, фигурой своей похожія, по замѣчанію одного путешественника, на ванны; плаваніе на нихъ было сопряжено съ большой опасностью, такъ какъ они нерѣдко разбивались бурею. Принадлежали они правительству и совершали рейсы между Астраханью и Караганскимъ пристанищемъ, а также между Астраханью—Баку—Дербентомъ. Первый путь служилъ для сношеній съ Хивой и Бухарой, второй—съ Персіей. Рейсы совершались дважды въ годъ: весною и осенью. Бусы помимо команды всегда снабжались вооруженной стражей, такъ какъ въ то время разбои на Каспійскомъ морѣ были столь же часты, какъ и на Волгѣ. Бусы перевозили преимущественно царскіе товары, впрочемъ допускались товары и частныхъ лицъ, а также и пассажиры. По прибытіи въ Караганское пристанище съ бусы отправлялись двое или трое посланцевъ въ Хиву и Бухару извѣщать торговцевъ объ ея прибытіи, послѣ чего къ берегу съѣзжались купцы и начинался торгъ, который продолжался около мѣсяца. По окончаніи торга буса нагружалась товарами, закупленными русскими у туземцевъ, допускались также и туземные торговцы со своими товарами. Для сношеній съ Персіей бусы доходили только лишь до Баку, откуда купцы сухопутьемъ ѣздили въ Шемаху, гдѣ продавали свои товары и закупали персидскіе. Затѣмъ товары везлись къ пристани, нагружались въ бусы и отправлялись въ Астрахань.

Суда русскихъ поморянъ.
По рис. изъ описанія путешествія Герритъ де-Вера.

Ближайшіе преемники Іоанна Грознаго продолжали его заботы о пріобрѣтеніи береговъ Балтійскаго моря. Въ 1596 г. Россія силою взяла обратно Ивангородъ, Ямь и Копорье, а затѣмъ и издревле принадлежащую ей землю корельскую съ главнымъ городомъ Корелою (Кексгольмомъ), но Нарву такъ и не могла взять.

Годуновъ по своемъ воцареніи неутомимо пытался склонить шведовъ на уступку Нарвы, но занятый внутренними волненіями, не успѣлъ привести въ исполненіе свои полезныя намѣренія. Въ то же время Годуновъ не забывалъ и о берегахъ Бѣлаго моря и Сѣвернаго Ледовитаго Океана. Такъ напр. въ 1599 г. думный дьякъ Власьевъ, ѣздившій въ Австрію съ извѣщеніемъ о вступленіи Годунова

на престолъ, прибылъ въ Архангельскъ съ двумя кораблями, купленными и снаряженными въ Любекѣ. Для Ледовитаго Океана по повелѣнію Годунова было построено 15 морянокъ или морскихъ судовъ, для

Ладьи на Каспійскомъ морѣ.
Рис. съ морской карты XVII ст.

которыхъ вся «судовая снасть» была выслана изъ Ярославля и Верхотурья. Покровительствуя русской морской торговлѣ на сѣверѣ Сибири, царь строжайше запрещалъ пускать туда иностранцевъ. Для укрѣпленія сѣверной торговли въ 1602 г. имъ былъ основанъ на р. Тезѣ городъ Мангазея, сдѣлавшійся главнымъ пунктомъ сѣверной морской торговли.

Тяжелое время самозванцевъ и послѣдовавшаго затѣмъ междуцарствія было истиннымъ торжествомъ для нашихъ сосѣдей: за это время шведы мало по малу отняли у насъ все Балтійское побережье, что и было закрѣплено Столбовскимъ миромъ, заключеннымъ уже при Михаилѣ Өеодоровичѣ въ 1617 г.

Царствованіе Михаила Өеодоровича ознаменовалось постройкою перваго корабля на русской территоріи, хотя и иностранцами. Герцогъ Шлезвигъ-Голштинскій Фридрихъ, желая завести сношенія съ Персіей, получилъ отъ Михаила Өеодоровича въ 1633 г. разрѣшеніе на постройку десяти кораблей для установленія этихъ сношеній при условіи самимъ оберегать на Волгѣ и Каспіи свое достояніе, и отъ русскихъ плотниковъ, которые будутъ съ ними работать, «корабельнаго мастерства не скрывать». Первый свой корабль голштинцы построили въ Нижнемъ-Новгородѣ и назвали его въ честь своего герцога «Фридрикъ». Это было плоскодонное судно, длиною 120 фут., шириною 40 фут. Кромѣ трехъ мачтъ на кораблѣ было 24 весла, а для защиты отъ нападенія разбойниковъ поставлены пушки.

Корабль вышелъ изъ Нижняго 30 іюля 1636 г.; на немъ плыло 78 человѣкъ, большинство изъ нихъ были чины посольства; на кораблѣ же находился знаменитый ученый Адамъ Олеарій. Корабль достигъ Астрахани 15 сентября, 10 октября пошелъ въ Персію, однако до мѣста назначенія не дошелъ, а разбился 14 ноября у берега Дагестана. Посольство послѣ этого поѣхало въ Персію сухимъ путемъ, но тамъ переговоры успѣха не имѣли и все предпріятіе рухнуло.

При царѣ Алексѣѣ Михайловичѣ Россія, собравшись съ силами, вновь рѣшила отнять у шведовъ Балтійское побережье. Веденная съ этой цѣлью война успѣха не имѣла: по миру, заключенному въ 1658 г., Россія пріобрѣла лишь часть Лифляндіи и между прочимъ городъ Кокенгаузенъ, лежавшій на р. Зап. Двинѣ въ 105 вер. отъ Риги. Здѣсь царскій намѣстникъ Ордынъ-Нащокинъ, преслѣдуя мысль открыть русскимъ свободный путь къ Балтійскому морю, приступилъ къ постройкѣ флота, но создать ничего не успѣлъ, такъ какъ по Кардисскому миру 1661 г. завоеванную провинцію вновь пришлось уступить шведамъ.

На Бѣломъ морѣ въ это время тоже было нѣсколько попытокъ завести свои торговые корабли, посредствомъ покупки ихъ у иностранцевъ, чтобы самимъ возить товары въ иностранные порты, но наши купцы были подвергнуты тамъ полному бойкоту и имъ пришлось товары привезти обратно въ Архангельскъ и здѣсь продать иностранцамъ.

Въ бассейнѣ Каспійскаго моря при Алексѣѣ Михайловичѣ была повторена попытка постройки корабля въ Россіи по типу заграничныхъ, первый разъ сдѣланная еще 30 лѣтъ тому назадъ при Михаилѣ Өеодоровичѣ. Въ 1664 г. Алексѣй Михайловичъ далъ разрѣшеніе по ходатайству Персидскаго шаха Аббаса II армянской компаніи производить торговлю шелкомъ-сырцомъ черезъ Россію и при этомъ взялъ на себя охраненіе привозимыхъ товаровъ за особую плату. Это вызвало необходимость завести у насъ военныя суда для плаванія по Волгѣ и Каспійскому морю, а потому Царь повелѣлъ начать постройку корабля въ с. Дѣдиновѣ Касимовскаго уѣзда. Для постройки былъ приглашенъ корабельный мастеръ голландецъ; несмотря на страшныя препятствія, которыя ставили всѣ при постройкѣ этого корабля, начиная отъ плотничьихъ старостъ и кончая пушкарскимъ приказомъ, корабль, заложенный въ половинѣ Ноября 1667 года, черезъ полгода былъ спущенъ и названъ «Орелъ»

(длина его 80 фут., ширина 21 фут.). Вскорѣ были готовы еще яхта, ботъ и двѣ шлюпки. Окончательное снаряженіе судовъ задержало выходъ ихъ до 19 мая 1669 г. Почти 4 мѣсяца понадобилось флотиліи, чтобы добраться до Астрахани. Это путешествіе описано однимъ изъ участниковъ похода Яномъ Стрюйсомъ, который былъ парусникомъ на кораблѣ. Участь «Орла» была еще печальнѣе участи «Фридрика». Онъ оставался въ Астрахани 9 мѣсяцевъ изъ-за разбоевъ Стеньки Разина, остановившаго всю торговлю съ Персіей, а затѣмъ по взятіи Астрахани сожженъ послѣднимъ, такъ и не увидѣвъ Каспійскаго моря. Такъ печально закончилась послѣдняя попытка до-Петровской Руси завести свой флотъ на морѣ. Справедливость требуетъ, однако, сказать, что хотя слава постройки военнаго и коммерческаго флота принадлежитъ Петру Великому, но почва для этого была подготовлена его предшественниками.

Страсть къ морю пробудилась у Петра Великаго еще въ юношескихъ годахъ. Первый толчекъ къ изученію морского дѣла дала находка въ амбарахъ с. Измайлова небольшого голландскаго бота «Дѣдушки русскаго флота». Первоначально морскія забавы производились на р. Яузѣ, потомъ на Просяномъ пруду с. Измайлова и наконецъ въ болѣе крупномъ масштабѣ перенесены на Переяславское озеро, гдѣ Петромъ построено 2 фрегата и три яхты, но конечно Переяславское озеро могло удовлетворить его только временно. Онъ жаждалъ увидѣть настоящее море. Въ 1693—94 г.г. онъ дважды посѣтилъ Архангельскъ, и здѣсь построилъ нѣсколько кораблей для вывоза заграницу казенныхъ товаровъ. Первый изъ этихъ кораблей былъ спущенъ на воду 20 мая 1694 г. и назывался «Св. Павелъ». На немъ впервые взвился русскій національный флагъ, составленный изъ обращенныхъ голландскихъ цвѣтовъ.

Видъ города Архангельска.
Съ голл. грав. XVII в.

Бѣлое море, вслѣдствіе своей отдаленности не могло удовлетворить геніальнаго Царя: онъ рѣшаетъ пріобрѣсти для Россіи портъ на Азовскомъ морѣ и съ этой цѣлью осаждаетъ турецкую крѣпость Азовъ. Взять его однако безъ флота являлось невозможнымъ. Неудача не остановила Петра. Какъ по мановенію волшебника въ Воронежѣ за одну зиму возникаетъ цѣлый военный флотъ, съ которымъ Петръ и беретъ Азовъ. Съ цѣлью возможно лучше изучить морское дѣло и судостроеніе Петръ I въ 1697 году отправляется въ Голландію и здѣсь простымъ плотникомъ работаетъ на голландскихъ верфяхъ. По возвращеніи изъ-за границы главнѣйшею заботою Царя сдѣлалось пріобрѣтеніе порта на Балтійскомъ морѣ, черезъ который Россія могла бы сноситься со странами Западной Европы, такъ какъ ни Архангельскъ, вслѣдствіе своей отдаленности, ни только что пріобрѣтенный Азовъ, вслѣдствіе замкнутости Азовскаго моря, не могли соотвѣтствовать широкимъ планамъ Великаго Петра.

Съ этой цѣлью онъ предложилъ королю шведскому уступить за приличное вознагражденіе древнѣйшее русское достояніе, именно побережье Финскаго залива, около устья Невы. Получивъ отказъ, Петръ I объявляетъ войну Швеціи, но чтобы побѣдить шведовъ и завладѣть побережьемъ моря необходимъ былъ сильный флотъ. На берегахъ р. Невы закипѣла работа. Благодаря изумительной энергіи Царя Россія уже къ 1705 г. располагала эскадрой, могущей защищать отъ Шведскаго флота вновь основанную столицу Петербургъ. Въ 1713 г. наша эскадра, располагая 200 судами (построен. частью въ Россіи, а частью заграницей) уже являлась хозяйкой Финскаго залива. Гангутская побѣда отдала во власть русскихъ все Балтійское море.

Вообще при Петрѣ Великомъ нашъ Балтійскій военный флотъ сталъ настолько могущественнымъ,

что возбудилъ опасеніе западно-европейскихъ странъ, дошедшее до присылки въ 1720 г. Англіей своего флота на помощь шведамъ.

Далеко не такъ быстро развивался нашъ коммерческій флотъ. Занятый всецѣло военнымъ флотомъ, Петръ I не могъ уже удѣлять коммерческому флоту много вниманія; тѣмъ не менѣе при немъ было издано много узаконеній, имѣвшихъ цѣлью развитіе русскаго торговаго флота. Въ 1719 г. учреждена Коммерцъ-Коллегія, одной изъ главныхъ обязанностей которой было наблюденіе за торговымъ мореплаваніемъ; въ 1724 г. изданъ морской торговый регламентъ и уставъ. Помимо того выписывались изъ-за границы искусные мастера, давались всевозможныя указанія для постройки кораблей. При Петрѣ же было построено нѣсколько казенныхъ кораблей для вывоза казенныхъ товаровъ; между прочимъ Государь думалъ завести непосредственныя сношенія даже съ такими отдаленными странами, какъ Испанія; въ эту страну онъ распорядился послать три корабля: распоряженіе это было приведено въ исполненіе уже при Екатеринѣ I, причемъ 2/3 грузовъ на корабляхъ были казенные и 1/3 частныхъ владѣльцевъ.

Преемники Петра продолжали заботы о русскомъ торговомъ флотѣ. Такъ согласно изданнаго въ 1731 г. морского устава съ русскихъ купцовъ, отправлявшихъ товары на судахъ, построенныхъ въ Россіи, взималось пошлинъ въ 4 раза меньше обыкновенныхъ, если же русскій отправлялъ свои товары на иностранныхъ корабляхъ, то платилъ лишь 3/4 пошлины, а 1/4 оставалась ему въ награду для „умноженія русскихъ кораблей“. Несмотря однако на эти заботы Правительства, русскій торговый флотъ развивался слабо. Русскіе купцы, по природѣ своей—не моряки, предпочитали отправлять товары на иностранныхъ корабляхъ, главнымъ образомъ, въ виду тѣхъ стѣсненій, которыя испытывали русскія суда въ заграничныхъ портахъ. Изъ русскихъ торговыхъ людей, имѣвшихъ свои корабли въ то время, наиболѣе извѣстны имена Бажанова и Крылова, плававшихъ на своихъ корабляхъ въ Амстердамъ и Гамбургъ.

Нѣсколько быстрѣе сталъ развиваться русскій торговый флотъ при Императрицѣ Екатеринѣ II. Русскіе стали ѣздить на своихъ корабляхъ въ довольно отдаленныя страны. Такъ въ 1764 г. купецъ Владиміровъ составилъ компанію и отправилъ изъ Кронштадта въ Италію первый русскій корабль. Во второй половинѣ царствованія Екатерины II русскій коммерческій флотъ получилъ очевидно значительное развитіе, такъ какъ для защиты его отъ нападеній военныхъ кораблей воюющихъ странъ Англіи, Франціи и Испаніи, Екатерина II вынуждена была объявить декларацію 28 февраля 1780 г., такъ называемый «Вооруженный нейтралитетъ»—мѣру очень сочувственно принятую всѣми другими невоюющими сторонами.

Александръ I, занятый войнами съ Наполеономъ, не обращалъ почти никакого вниманія ни на военный, ни на коммерческій русскій флотъ, который при немъ пришелъ въ значительный упадокъ. Въ этотъ періодъ застоя начались однако мирныя плаванія, положившія начало дальнѣйшему развитію морского дѣла въ Россіи. Это были кругосвѣтныя путешествія или по тогдашнему „дальнія вояжи“ нашихъ моряковъ. Эти вояжи состоялись благодаря просвѣщенному содѣйствію двухъ русскихъ патріотовъ: государственнаго канцлера гр. Румянцева и адмирала Н. С. Мордвинова. Для перваго кругосвѣтнаго плаванія въ Англіи были куплены два небольшихъ судна, названныя „Надежда“ и „Нева“, которыя подъ начальствомъ кап. лейт. Крузенштерна вышли въ 1803 г. изъ Кронштадта съ грузами, принадлежавшими Русско-Американской компаніи, для нашихъ колоній въ Америкѣ. Эта правительственная иниціатива дала толчекъ и частнымъ предпринимателямъ, которые послѣ удачныхъ опытовъ Крузенштерна уже не боялись отправлять свои суда въ дальнія плаванія.

Съ Николая I, сознававшаго всю важность флота для Россіи, вновь началось его возрожденіе. Правда заботы Правительства простирались тогда почти исключительно на военный флотъ, но параллельно съ военнымъ развивался и торговый флотъ. Въ 1802 г. изъ числа всѣхъ судовъ, пришедшихъ къ русскимъ портамъ, русскимъ подданнымъ принадлежало по числу судовъ 7,2%, а по вмѣстимости 6,2%.; въ сороковыхъ годахъ этотъ % увеличился до 16,6% по числу и до 15,1% по вмѣстимости судовъ.

Таковое увеличеніе русскаго торговаго флота стало возбуждать опасенія со стороны нашихъ постоянныхъ конкурентовъ на морѣ—англичанъ, такъ какъ, по мнѣнію государственныхъ людей Англіи, Россія въ то время имѣла всѣ данныя ,чтобы

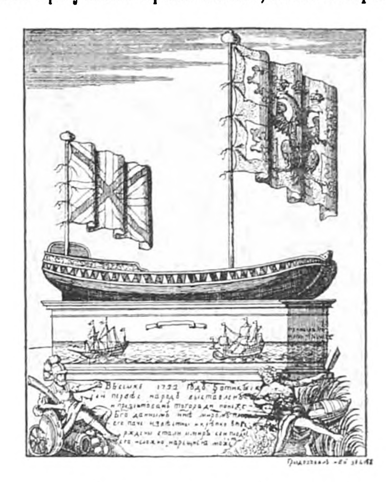
сдѣлаться морской державой въ коммерческомъ отношеніи. Въ видахъ подрыва русскаго торговаго флота, англичане позволяли входить въ свои порты только тѣмъ русскимъ судамъ, которыя были нагружены русскими товарами, да и съ нихъ взимали пошлину въ двойномъ противъ судовъ другихъ націй размѣрѣ. И дѣйствительно опасенія англичанъ въ то время могли имѣть подъ собой почву: пока постройка кораблей не требовала большихъ техническихъ усовершенствованій и знаній, когда всѣ матеріалы для постройки кораблей могли быть съ избыткомъ найдены дома—нашъ флотъ продолжалъ постепенно развиваться.

Съ введеніемъ паровыхъ машинъ и желѣзнаго судостроенія картина мѣняется. Судостроительныхъ заводовъ въ то время въ Россіи не было; кромѣ того иностранцы такъ быстро успѣли захватить въ свои руки всѣ моря, что конкуренція съ ними оказывалась не подъ силу и частныхъ предпринимателей потому среди русскихъ не находилось. Въ виду этого иниціаторомъ развитія пароходныхъ сообщеній выступило Правительство, но оно преслѣдовало, главнымъ образомъ, цѣли политическія и военныя, благодаря чему его усилія мало способствовали развитію русскаго торговаго флота.

По Парижскому миру Россія была лишена права имѣть военный флотъ на Черномъ морѣ, вслѣдствіе чего Правительство содѣйствовало возникновенію Русскаго Общества Пароходства и Торговли, пароходы котораго въ случаѣ войны могли-бы явиться въ роли вспомогательныхъ крейсеровъ. Въ Русско-Турецкую войну 1877-78 г. они эту роль и исполняли. Послѣ Русско-Турецкой войны возникло предположеніе завести полу-коммерческій полувоенный флотъ на народныя пожертвованія, въ результатѣ чего у насъ появился «Добровольный флотъ», предпріятіе хотя и коммерческое, но находящееся всецѣло въ распоряженіи Правительства.

Во время расцвѣта русской политики на Дальнемъ Востокѣ при содѣйствіи Правительства было учреждено нѣсколько пароходныхъ Обществъ и между прочимъ крупное Восточно-Азіатское Пароходство; послѣ несчастной войны они почти всѣ прекратили свою дѣятельность. Восточно-Азіатское же П-во работаетъ нынѣ на линіяхъ Либава—Нью-Іоркъ, С.-Петербургъ—Либава, а также содержитъ субсидируемыя Правительствомъ линіи на Дальнемъ Востокѣ.

Три вышепоименованныя пароходства: Русское Общество Пароходства и Торговли, Добровольный Флотъ, Русско Восточно-Азіатское Пароходство, возникшія при участіи Правительства, почти исчерпываютъ собою весь русскій торговый флотъ, содержащій срочныя сообщенія съ заграничными портами. Общій тоннажъ пароходовъ, принадлежащихъ этимъ тремъ компаніямъ, равенъ 1/3 тоннажа всего русскаго торговаго флота. Такимъ образомъ участіе Правительства въ созданіи послѣдняго огромно.



Дѣдушка русскаго флота.

Помимо непосредственнаго участія въ созданіи пароходныхъ обществъ, Правительство принимало и другія мѣры, чтобы поощрить развитіе русскаго торговаго флота. Къ числу этихъ мѣръ слѣдуетъ прежде всего отнести преимущества, предоставленныя русскому національному флагу.

По указу 1797 г. плаваніе изъ портовъ Чернаго моря за Дарданеллы сдѣлано привиллегіей русскаго флага. Плаваніе же въ предѣлахъ Чернаго моря считалось свободнымъ.

Съ 1832 года въ сѣверныхъ моряхъ, а съ 1840-45 г.г. въ южныхъ каботажъ могъ совершаться только на русскихъ судахъ. Такимъ образомъ съ этихъ поръ малый каботажъ (плаваніе между русскими портами одного и того же моря) отданъ въ русскія руки. Законъ 29 мая 1897 г. призналъ и большой каботажъ (плаваніе между русскими портами, находящимися въ разныхъ

моряхъ) также привиллегіей русскаго флага, начиная съ 1 Января 1900 г. съ единственнымъ ограниченіемъ въ пользу соли, перевозимой изъ Чернаго и Азовскаго морей въ Балтійское, изъ опасенія чрезмѣрнаго повышенія фрахтовъ и вздорожанія этого предмета первой необходимости въ прибалтійскихъ портахъ.

Второю мѣрою поощренія русскаго торговаго мореплаванія является безпошлинный пропускъ судовъ въ цѣломъ видѣ изъ-за границы. До 1859 года съ импортируемыхъ судовъ взималась пошлина въ размѣрѣ 1% ихъ стоимости, въ указанномъ же году эта пошлина была отмѣнена. Съ начала 80-хъ годовъ Правительство стало усиленно проводить въ таможенной политикѣ начала покровительственной системы. Съ 1881 г. въ связи съ общимъ повышеніемъ пошлинъ на всякаго рода заграничныя издѣлья, введены высокія пошлины на привозимыя изъ-за границы суда. Но такъ какъ эта мѣра повлекла за собой увеличеніе стоимости судовъ для русскихъ арматоровъ на 20-30% противъ прежняго, что крайне ухудшало положеніе нашихъ арматоровъ на международномъ фрахтовомъ рынкѣ и въ то же время, какъ показалъ опытъ, не принесло пользы русскимъ судостроителямъ, то въ виду этого 27 Апрѣля 1898 г. пошлины на ввозимыя въ Россію суда, предназначенныя для заграничнаго плаванія, были отмѣнены.

Для поддержанія отечественнаго судостроенія, которому, конечно, подобная мѣра приносила огромный ущербъ. 24 Мая 1904 г. изданъ законъ „о выдачѣ правительственныхъ ссудъ на пріобрѣтеніе вновь построенныхъ въ Россіи изъ русскихъ матеріаловъ деревянныхъ и металлическихъ морскихъ торговыхъ судовъ“. Ссуды выдаются на срокъ не свыше 20 лѣтъ изъ 3,8% годовыхъ въ размѣрѣ не свыше 2/3 стоимости судна. Ту же цѣль преслѣдуетъ и вступившій въ силу 1 Января 1913 г. законъ на выдачу, такъ называемыхъ „судостроительныхъ премій“; онѣ расчитаны такъ, чтобы ими покрывалась разница въ стоимости судовъ у насъ и заграницей.

Слѣдующею мѣрою поощренія русскаго торговаго мореплаванія являются непосредственныя денежныя воспособленія, выдаваемыя изъ средствъ Государственнаго Казначейства пароходнымъ предпріятіямъ. Такихъ мѣръ покровительства отечественному торговому флоту въ Россіи практикуется двѣ: первая—это возвратъ пошлинъ за проходъ Суэцкимъ каналомъ и вторая—поощрительная субсидіи, практикующіяся въ настоящее время въ видѣ помильной платы. Возвратъ пошлинъ за проходъ русскихъ паровыхъ судовъ между портами Европейской Россіи съ одной стороны и портами Индіи и Китая съ другой введенъ въ 1876 г. Мѣра эта, главнымъ образомъ, имѣетъ въ виду поощреніе отечественной торговли и въ частности торговыхъ сношеній съ Восточной Сибирью, но, конечно, и торговому мореплаванію она приноситъ извѣстную пользу. Для торговаго мореплаванія гораздо болѣе значенія имѣетъ другая форма воспособленія именно: поощрительная субсидія правительства. Въ русскомъ законодательствѣ еще съ 1821 г. стали появляться статьи о разнаго рода поощрительныхъ ссудахъ русскимъ арматорамъ; примѣнялись онѣ по усмотрѣнію Правительства, никакой существенной пользы не принесли и въ 1886 г. были всѣ отмѣнены. Современная форма выдачи субсидіи мореходнымъ предпріятіямъ въ Россіи (какъ впрочемъ и заграницей)—это помильная или порейсная плата за содержаніе пароходныхъ сообщеній, признаваемыхъ важными съ точки зрѣнія обще-государственныхъ интересовъ, въ особенности за тѣ линіи, которыя для пароходства являются убыточными, но для государства необходимыми. Этими субсидіями пользуются Архангельско-Мурманское срочное Пароходство, Русское Общество Пароходства и Торговли, Добровольный флотъ и пр.

Къ числу мѣръ, направленныхъ къ развитію торговаго мореплаванія, должны быть отнесены также и мѣры для наилучшаго устройства морскихъ портовъ, значеніе которыхъ стало особенно сильно возрастать съ замѣною паруснаго флота паровымъ и увеличеніемъ размѣровъ и осадки судовъ.

Еще при царѣ Іоаннѣ Грозномъ въ 1553 году возникаетъ архангельскій портъ, сооруженный силами иностранныхъ купцовъ (голландцевъ). Затѣмъ при царѣ Алексѣѣ Михаиловичѣ устраивается портъ астраханскій.

Далѣе слѣдуетъ портостроительная дѣятельность неутомимаго Петра Великаго; наибольшее вниманіе было обращено имъ, конечно, на Петербургскій портъ. Кромѣ того въ 1713 г. начаты портовыя работы въ Ревелѣ, а въ 1717 г. въ Рогервикской бухтѣ (Балтійскій портъ), законченныя въ 1724 г.

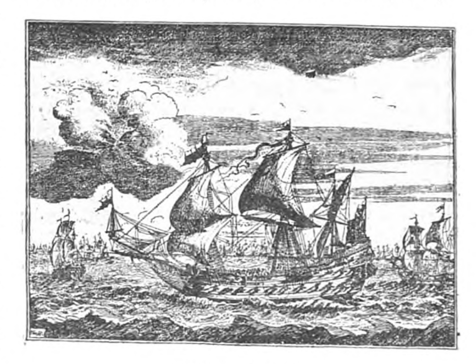
Со смертью Царя-Работника портостроительная дѣятельность въ Россіи почти совершенно прекращается и только съ воцареніемъ Екатерины II дѣятельность эта снова нѣсколько оживляется. Настойчивѣе всего велись при Екатеринѣ II работы въ рижскомъ и отчасти въ нарвскомъ портахъ. Въ 1791 г. по Ясскому трактату съ Турціей Россія придвинулась

къ Черному морю, причемъ всплылъ вопросъ объ устройствѣ здѣсь порта. Избранное для этой цѣли въ 1794 г. мѣсто у Хаджибейскаго залива получило затѣмъ названіе Одесскаго порта. Работы по сооруженію порта были возложены на де-Рибаса и де-Волана.

Императоръ Павелъ I, вступивъ на престолъ, повелѣлъ прекратить начатыя работы. При немъ, а также и Императорахъ Александрѣ I и Николаѣ I портостроительная дѣятельность протекала въ весьма слабой степени и оживилась лишь со вступленіемъ на престолъ Александра II. Самыя выдающіяся работы, произведенныя за это послѣднее царствованіе, были слѣдующія: 1) устройство Либавскаго порта, работы въ которомъ начаты въ 1861 г. и окончены въ 1868 г., вновь возобновлены въ 1877 г. и окончены при Александрѣ III въ 1885 г.; стоимость ихъ опредѣлилась свыше $4^1/_2$ милл. руб.; 2) улучшеніе и переустройство Одесскаго порта въ 1865—1880 г., на что израсходовано свыше 9 милл. руб.; 3) сооруженіе Морского канала въ С.-Петербургѣ, начатаго въ 1878 г. и оконченнаго въ послѣдующее царствованіе въ 1884 г.; стоимость работы свыше 13 милл. руб. Въ 1883 г. Министромъ Путей Сообщенія Посьетомъ была представлена Императору Александру III записка, въ которой излагался общій планъ постепеннаго улучшенія торговыхъ портовъ Имперіи въ теченіе ближайшихъ десяти лѣтъ. Стоимость намѣченныхъ работъ опредѣлялась приблизительно въ 40 милл. руб. Идея записки была одобрена Императоромъ и съ 1884 г. на портовыя работы стали отпускаться по смѣтамъ Министерства Путей Сообщенія болѣе или менѣе значительныя средства. Въ 1895 г. программа Посьета была закончена выполненіемъ и съ этого времени работы велись внѣ какого-либо заранѣе установленнаго общаго плана.

Идея планомѣрности портовыхъ работъ вновь всплыла въ 1903 г. съ образованіемъ Главнаго Управленія Торговаго Мореплаванія и Портовъ. 24 Марта 1904 г. Высочайше утверждено мнѣніе Государственнаго Совѣта, разрѣшившее къ отпуску изъ средствъ Государственнаго казначейства на цѣли портостроенія 89.957.400 руб., съ распредѣленіемъ этой суммы начиная съ 1904 г. на 12 лѣтъ. Главная часть этихъ расходовъ ушла на работы въ слѣдующихъ портахъ: Либава—12 милл., С.-Петербургъ—9 милл., Маріуполь и Новороссійскъ по 8 милл., Одесса и Николаевъ 6 милл. руб.

Изъ вышеизложеннаго видно, что русское правительство постоянно прилагало всѣ усилія къ развитію русскаго торговаго мореплаванія; однако всѣ его заботы разбились о косность русскихъ предпринимателей. До сихъ поръ участіе русскаго флота въ международной морской торговлѣ Россіи остается ничтожнымъ и мы ежегодно переплачиваемъ иностранцамъ за фрахтъ колоссальную сумму въ нѣсколько десятковъ милліоновъ рублей *). Лишь за самое послѣднее время флотъ нашъ сталъ про-



Русскій корабль.
Съ грав. Пикара.

являть тенденцію къ росту и участіе его въ заграничной торговлѣ становится годъ отъ году выгоднѣе для насъ. Все это происходитъ, однако, исключительно за счетъ иностранныхъ капиталовъ.

Современное состояніе русскаго торговаго флота и его дѣятельность.

Ростъ русскаго торговаго флота за послѣднее десятилѣтіе виденъ изъ слѣдующей таблицы *), составленной на основаніи офиціальныхъ данныхъ Министерства Торговли и Промышленности:

---

*) Статистика торговаго флота въ Россіи до 1896 г. совершенно отсутствовала. Въ 1899 г. вышелъ впервые „Русскій Торговый Флотъ". Изданіе это теперь ежегодно повторяется Министерствомъ Торговли и Промышленности, въ вѣдѣніи котораго находится нынѣ торговое мореплаваніе.

*) За пятилѣтній періодъ времени съ 1905 г. по 1909 г. ввозъ и вывозъ по всѣмъ нашимъ внѣшнимъ морямъ равнялся въ среднемъ ежегодно 1.181 милл. пуд. причемъ на долю русскаго флага выпало лишь 95 милл. т. е. 8,04%. Въ переводѣ на фрахтъ это значитъ, что наша внѣшняя торговля выплачиваетъ ежегодно морского фрахта 82 милл. руб., причемъ на долю русскаго флага падаетъ лишь 7 милл. руб.

	Къ 1 Янв.	ПАРОВЫЯ СУДА.														ИТОГО ВСѢХЪ.		НЕПАРОВЫЯ СУДА.		
		Пассажирск.			Товаро-пассаж.			Товарныя.			Наливныя.			Служебныя спасат. ледоколы.						
	Года.	Число.	Вмѣстим. рег. т.	Грузопод. т. п.	Число.	Вмѣстим. рег. т.	Грузопод. т. п.	Число.	Вмѣстим. рег. т.	Грузопод. т. п.	Число.	Вмѣстим. рег. т.	Грузопод. т. п.	Число.	Вмѣстим. рег. т.	Число.	Вмѣстим. рег. т.	Число.	Вмѣстим. рег. т.	Грузопод. т. п.
Бѣлое . .	902	1	176	3	12	4081	269	10	3386	336	—	—	—	21	780	43	8247	417	23380	2305
	911	1	176	3	18	6048	452	21	6173	786	—	—	—	18	541	58	12938	410	23397	2372
	912	1	176	3	20	6848	502	31	4773	598	—	—	—	19	623	71	12420	405	22496	2327
Балтійское	902	9	1490	82	41	25666	2360	38	24702	3566	2	990	105	57	1365	147	54213	781	95868	11183
	911	6	307	11	51	45481	4958	63	54846	7739	1	557	64	86	1773	207	102964	745	78613	9831
	912	6	307	11	65	50513	5214	69	57162	7894	1	1246	180	90	1743	231	110971	726	75115	9181
Черное и Азовское .	902	41	37081	2512	77	76862	8160	98	55621	6901	6	7558	936	99	5058	321	182480	616	37897	4508
	911	39	31509	2195	83	67056	6193	152	89244	11892	7	7585	938	122	5001	403	200395	786	43888	5633
	912	38	31334	2262	90	87378	8312	158	93227	12758	9	5981	727	127	5104	422	223024	827	46447	6013
Тихій Океанъ. .	902	1	165	3	11	8092	734	5	3022	89	—	—	—	3	98	20	11377	7	942	59
	911	—	—	—	14	18453	1285	8	9288	1001	—	—	—	3	156	25	27897	2	100	5
	912	—	—	—	16	19053	1549	7	3498	473	—	—	—	11	213	34	22764	4	185	16
Каспійское	902	11	3475	124	64	22822	1565	22	6872	572	128	78131	7202	39	2440	264	114040	537	110311	8468
	911	12	4036	147	56	21078	1567	24	7431	702	121	84325	8144	37	2384	250	119254	561	114118	8652
	912	12	4036	147	54	20626	1553	29	7551	686	120	84302	8338	42	2778	257	119293	554	110087	8356
Всѣ моря .	902	62	42211	2722	205	137523	13360	173	93603	11466	136	8979	8243	219	9741	795	370057	2358	268898	26526
	911	58	36028	2356	222	158116	14455	268	166982	22120	129	92467	9146	266	9855	943	463448	2504	260116	26493
	912	57	35853	2423	245	184418	17130	294	166211	22409	130	91529	9245	289	10461	*) 1015	488472	2516	254330	25893

*) Въ это число входятъ также и моторныя суда, число которыхъ въ 1912 г. равнялось 39, вмѣстим. 12150 регист. тон.; изъ этого количества 13 судовъ вмѣстим. 11159 регист. тоннъ плаваетъ на Каспійск. морѣ.

Изъ выше приведенной таблицы видно, что въ торговомъ мореплаваніи наибольшее значеніе имѣетъ паровой флотъ, постепенно вытѣсняющій флотъ парусный.

Размѣры паровыхъ судовъ слѣдующіе: изъ всѣхъ пароходовъ плававшихъ въ 1911 году было:

Вмѣстимостью . . .	до 1 тыс. рег. тоннъ	843	парох.
„	отъ 1 „ 2 „ „ „	80	„
„	„ 2 „ 4 „ „ „	43	„
	Свыше 4 „ „ „	5	„
Грузоподъемность ихъ:	до 20 тыс. пуд.	191	пароходъ.
„	отъ 20 „ 100 „ „	367	„
„	„ 100 „ 200 „ „	79	„
„	„ 200 „ 300 „ „	29	„
	Свыше 300 „ „	25	„

Изъ судовъ, грузоподъемность которыхъ свыше 300 тыс. пуд. 9 плаваютъ въ Балтійскомъ морѣ, 16 въ Черномъ морѣ. Самыми крупными русскими судами считаются: „Россія“—Русскаго-Вост.—Аз. Пароходства, чистая вмѣстимость 4844 тоннъ, грузоподъемность 600 тыс. пуд.; „Могилевъ“—Добровольнаго флота, чистая вмѣстимость 4740 тоннъ, грузоподъемность 500 тыс. пуд.; „Екатеринославъ“—его же, чистая вмѣстимость 4174 тоннъ, грузоподъемность 613 тыс. п

Средняя вмѣстимость пароходовъ Балтійскаго моря—492 рег. тоннъ, Чернаго—543 рег. тоннъ, Каспійскаго—445 рег. тоннъ, Бѣлаго 106 рег. тоннъ, Тихаго Океана—732 рег. тоннъ.

Построенъ русскій паровой флотъ, въ подавляющемъ большинствѣ случаевъ, заграницей: на русскихъ заводахъ, не считая Финляндію, построено для внѣшнихъ морей лишь 78 судовъ *), вмѣстимостью 17,9 тыс. тоннъ брутто, тогда какъ заграницей построено 608 судовъ, вмѣстимостью 614,5 тыс. тоннъ брутто. Такимъ образомъ, въ Россіи построено судовъ для внѣшнихъ морей 10,7% по числу, а по вмѣстимости лишь 2,8% **).

Лишь на Каспійскомъ морѣ это отношеніе болѣе выгодно для Россіи: число пароходовъ русской постройки равно тамъ 46,1%, а вмѣстимость ихъ 72,2% всего числа судовъ, плавающихъ на этомъ морѣ.

Парусный флотъ, наоборотъ, построенъ почти весь въ Россіи (97,3%).

Владѣльцами русскаго парового флота являются:

I. Акціонерныя Компаніи	384	парохода,	84.6	т.	тонн.	нетто.
II. Торговые дома	256	„	90,1	„	„	„
III. Единоличные владѣльцы	301	„	84,6	„	„	„
IV. Учрежденія	35	„	4,8	„	„	„

Наиболѣе крупными русскими предпріятіями являются:

Внѣшнія моря.

Акц.	Русск. О-во Пар. и Торг.	74	пар.	71,6	тыс.	рег.	тонн.
„	Добровольный Флотъ	21	„	53,5	„	„	„
„	Русск. Вост. Аз. П-во.	14	„	31,3	„	„	„
„	Сѣверн. Пар. О-во	19	„	30,5	„	„	„
Единол.	П. Регирь	9	„	13,9	„	„	„
Акц.	Русско-Балт. О-во	7	„	10,0	„	„	„
Тор. д.	Звороно-ди Полоне	9	„	9,7	„	„	„
„	Бр. Зебергъ	9	„	9,2	„	„	„
Акц.	Рос. Стр. и Транс. О-во.	10	„	7,6	„	„	„
Тор. д.	Гельмсингъ и Гриммъ	6	„	6,6	„	„	„
Акц.	Т-ва Арх. Мур. Ср. П-ва.	16	„	6,3	„	„	„
Единол.	Феофани	8	„	4,5	„	„	„
Акц.	Океанъ	3	„	4,4	„	„	„
„	Риж. Пар. О-во.	10	„	3,6	„	„	„
„	Рус. О-во Вывоз. Торг.	7	„	2,4	„	„	„
„	„ Дунайское П-во	12	„	2,1	„	„	„

Каспійское море.

Акц.	Восточ. О-во Тов. Скл.	34	„	16,9	„	„	„	
„	Кавказъ и Меркурій.	38	„	16,3	„	„	„	
„	Мазутъ	13	„	7,7	„	„	„	
„	Надежда	13	„	4,6	„	„	„	***)
Единол.	Усейновъ	5	„	4,6	„	„	„	
Акц.	Волга	9	„	4,2	„	„	„	
„	Нобель.	7	„	3,9	„	„	„	****)

Русскій торговый флотъ занятъ: 1) малымъ каботажемъ, 2) большимъ каботажемъ и 3) международнымъ сообщеніемъ.

*) Данныя на 1 января 1912 г.

**) Больше всего пароходовъ поставляетъ намъ Англія (316 по числу, вмѣстимостью 438,0 тыс. тоннъ брутто; за ней идетъ Германія 89 по числу, вмѣст. 71,0 тыс. тоннъ брутто).

***) Въ арендѣ у Кавказъ Меркурій.

****) Теплоходы въ этотъ счетъ не входятъ.

Малый каботажъ.

По официальнымъ даннымъ нашъ малый каботажъ за послѣднее время выразился въ слѣдующихъ цифрахъ: перевезено грузовъ въ тыс. пуд.

	1906 г.	1909 г.	1910 г.
Бѣлое море	4.846	4.578	5.452
Балтійское море	33.974	40.279	40.046
Черное море	207.116	197.716	219.767
Дунай	1.609	1.547	1.579
Каспійское море	324.707	367.051	390.754
	572.252	611.171	657.598

Суда малаго каботажа въ *Черномъ и Азовскомъ* моряхъ раздѣляются на слѣдующія категоріи: 1) баржевой флотъ; 2) парусный флотъ; 3) морской паровой флотъ. Баржевой флотъ въ Азовскомъ морѣ занятъ преимущественно подвозкой хлѣбныхъ грузовъ изъ Азова, Ростова, Ейска и другихъ Азовскихъ портовъ на рейды Таганрогскій, Маріупольскій, Бердянскій, а иногда и въ порты Черного моря. Флотъ этотъ имѣетъ тенденцію къ развитію, такъ какъ недавнее углубленіе Керченскаго пролива позволило входить въ Азовское море современнымъ пароходамъ и брать тамъ полный грузъ. На Черномъ морѣ баржевой флотъ занятъ подвозкою хлѣба съ Днѣпра, Дуная, Днѣстра къ Одессѣ. Здѣсь этотъ флотъ, за послѣднее время, падаетъ въ виду развитія портовъ конкурирующихъ съ Одессой, какъ то Николаева и Херсона, въ которыхъ хлѣбные продукты стали грузиться непосредственно на морскіе пароходы.

Однимъ изъ главныхъ грузовъ для парусного флота является соль, которой было перевезено въ 1909 г. 5,4 милл. пуд. За послѣднее время флотъ этотъ сталъ сильно падать. Еще въ 1901 г. парусныя суда доставили въ Одессу до 70% всѣхъ каботажныхъ грузовъ, а въ 1909 г. на долю парусныхъ судовъ приходилось только 25%.

Морской паровой флотъ здѣсь можетъ быть раздѣленъ на флотъ занятый перевозкой массовыхъ грузовъ, и на флотъ содержащій срочныя линіи.

Массовые каботажные грузы Черного и Азовскаго морей слѣдующіе: (данныя 1909 г.) въ милл. пуд. 1) каменный уголь 54 милл., желѣзная руда—13,5 милл., керосинъ, нефтяные продукты—5; желѣза 2,5, марганцевая руда 1,5, лѣсъ и дрова, 1,8 милл. пуд. Всего около 76 милл. пуд.

Исходнымъ пунктомъ для вывоза каменнаго угля является Маріуполь; главная масса идетъ въ Одессу (около 40 милл.) преимущественно для потребностей Юго-Запад. дорогъ, а также пароходовъ Русскаго О-ва Пар. и Торг. Лѣсъ, преимущественно, идетъ изъ Херсона въ Батумъ.

Желѣзная руда идетъ изъ мѣстъ вблизи Керчи въ Маріуполь и Таганрогъ. Марганцевая руда изъ Поти въ Маріуполь. Нефтяные продукты идутъ изъ Батума въ разные порты Азовскаго и Чернаго морей.

Помимо вышеперечисленныхъ грузовъ въ маломъ каботажѣ перевозятся прочіе разнородные, такъ называемые, генеральные грузы. Такихъ грузовъ въ 1909 г. отправлено 26,6 милл. пуд., причемъ подавляющее количество ихъ шло изъ Одессы (24 милл. пуд.). Перевозкой этихъ грузовъ заняты преимущественно крупныя пароходныя общества своими срочными товаро-пассажирскими и почтовыми линіями, а также своими грузовыми пароходами, перевозящими сезонные грузы: хлопокъ, сушеные фрукты и проч. Срочныя линіи на Черномъ морѣ содержатся: 1) Одесса—Батумъ (т. наз. Крымско-Кавказ. линія)—Русск. О-ва Пар. и Торг., Росс. Трансп. и Страх. О-ва; 2) Одесса—Дунай—Русско-Дунайское Пароходство; 3) Одесса—Ростовъ—Русск. О-во Пар. и Торг. и Пароходство Карапатницкихъ;— 4) Ростовъ — Батумъ Р. О-ва Пар. и Торг. и Пароходство Парамонова.

Балтійское море. Малый каботажъ Балтійскаго моря, по сравненію съ передвиженіемъ грузовъ между русскими портами южныхъ морей, является весьма незначительнымъ. Здѣсь нѣтъ массовыхъ грузовъ, которые могли бы создать флотъ, какъ напримѣръ, уголь въ Черномъ и Азовскомъ моряхъ. Его дѣятельность ограничивается преимущественно перевозкой строительнаго лѣса, дровъ, камня, цемента, которые составляютъ больше половины всѣхъ перевозимыхъ грузовъ. Главный грузовой линіей является линія Рига—С.-Петербургъ; содержимая Рижскимъ Пароходнымъ Обществомъ и линія С.-Петербургъ—Либава, содержимая Русско-Восточно-Азіатскимъ Пароходствомъ и находящаяся въ связи съ линіей того же Общества: Либава-Нью-Іоркъ. Отдѣльныя линіи содержатся между Ригой и Перновомъ, Ригой-Виндавой, Ригой-Аренсбургомъ и между рядомъ менѣе значительныхъ пунктовъ побережья. Всѣ эти линіи носятъ характеръ, по преимуществу, грузовой, и хотя рейсы поддерживаются при помощи небольшихъ товаропассажирскихъ пароходовъ, но пассажирское движеніе бываетъ болѣе значительно лишь въ началѣ и въ концѣ лѣта.

Что касается паруснаго флота Балтійскаго моря, то онъ занятъ перевозкой грузовъ между русскими портами, а также въ сообщеніи международномъ. Часть болѣе крупныхъ судовъ отправляется ежегодно, главнымъ образомъ, на зимніе мѣсяцы, въ трансатлантическое плаваніе. Такъ въ 1909 г. наши парусныя суда совершали рейсы между англійскими портами, между Англіей, Испаніей, Франціей, Норвегіей, Марокко. Въ серединѣ лѣта часть судовъ отправляется въ Бѣлое море, съ разсчетомъ вернуться обратно ко времени закрытія навигаціи въ Балтійское море.

Великій Океанъ. Малый каботажъ на нашемъ Тихоокеанскомъ побережьѣ развитъ чрезвычайно слабо, главной причиной чему является малая заселенность края. Рейсы между русскими портами Великаго океана поддерживаются Добровольнымъ Флотомъ и имѣютъ скорѣе значеніе связи съ отдаленными окраинами, и содѣйствуютъ ихъ заселенію. Русскаго паруснаго флота въ этихъ водахъ, можно сказать, не существуетъ.

Бѣлое море. Пароходныя сообщенія по Ледовитому Океану и Бѣлому морю поддерживаются исключительно Мурманскимъ пароходнымъ Обществомъ, обслуживающимъ селенія и становища на Мурманскомъ берегу. Парусный флотъ занимается, главнымъ образомъ, промысловой дѣятельностью.

Большой или дальній каботажъ.

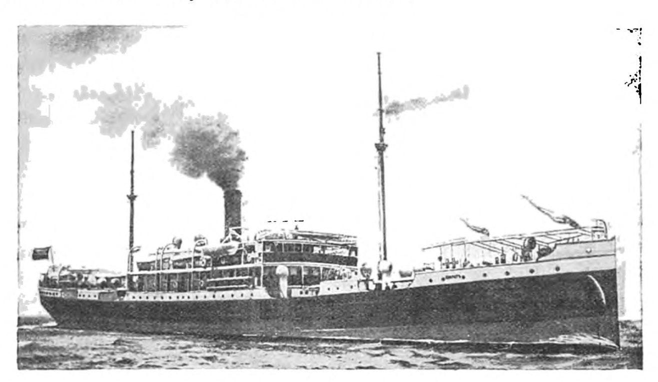
По офиціальнымъ даннымъ перевезено грузовъ въ тыс. пуд. изъ портовъ.

	1906 г.	1909 г.	1910 г.
Бѣлаго моря въ Балтійское.	216	285	211
Балтійск. „ „ Бѣлое. . .	85	137	130
„ „ „ Черное. . .	2.708	2.819	1.442
„ „ „ Тих.Океанъ.	1.559	209	9
Чернаго „ „ Бѣлое. . .	102	321	67
„ „ „ Балтійское.	14.409	22.858	25.430
„ „ „ Тих.Океанъ.	3.779	3.946	5.872
Тихаго Океана. „ Балтійское.	54	19	126
„ „ „ Черн. море.	13	34	—
Всего . .	22.925	30.628	33.287

Наибольшее значеніе имѣютъ слѣдовательно Черноморско-Балтійская и Дальне-Восточныя линіи.

На Черноморско-Балтійской линіи работаютъ преимущественно срочные грузовые пароходы Русскаго Общества Пароходства и Торговли и Сѣвернаго Пароходнаго Общества. Главными грузами, идущими изъ Чернаго въ Балтійское море, являются: каменный уголь (8 милл.) *), металлы (1,3 милл.), мука ($2^1/_2$ милл.), цементъ, сахаръ и проч. Много идетъ соли (до 6 милл.), но она перевозится на иностранныхъ пароходахъ въ силу сдѣланнаго для нея исключенія. Обратные грузы изъ Балтійскаго моря— разныя фабричныя издѣлія: бумага, проволока и проч.

Дальне-Восточная линія поддерживается срочными линіями Добровольнаго флота и Сѣвернаго Пароходнаго Общества. Ходятъ также пароходы Русскаго Восточнаго Азіатскаго пароходства, но



Пароходъ Русскаго Общества Пароходства и Торговли „Евфратъ“.
Построенъ на Невскомъ судостр. и механ. заводѣ въ 1906 году.

рейсы ихъ являются случайными. Въ сообщеніяхъ съ Дальнимъ Востокомъ преобладающее значеніе имѣетъ Одесскій Портъ. Главными грузами являются цементъ и правительственные грузы. Идетъ также около 1 милл. пуд. керосина перевозимаго пароходствомъ «Океанъ».

Международное сообщеніе.

Прежде чѣмъ говорить о дѣятельности русскаго торговаго флота въ международномъ сообщеніи необходимо привести офиціальныя данныя о внѣшней морской *) торговлѣ Россіи и степени участія въ ней русскаго флага. По даннымъ Министерства Финансовъ вывезено и привезено товаровъ въ милл. пуд. по морской границѣ.

	1906 годъ.		1909 годъ.		1910 годъ.	
	Вывозъ.	Привозъ.	Вывозъ.	Привозъ.	Вывозъ.	Привозъ.
Бѣлое море	52,2	2,5	74,0	3,4	73,2	3,9
Балтійское море . . .	237,2	242,7	359,7	277,6	389,4	293,6
Черн. и Азовск. море.	538,8	26,6	669,6	28,7	769,5	27,0
Каспійское море . . .	6,6	6,4	6,3	7,4	6,5	7,1
Р. Дунай	16,7	0,4	10,8	0,8	14,7	0,5
Тихій Океанъ	0,8	23,2	17,0	16,8	20,9	19,3
Всего . .	852,5	302,1	1.137,7	334,9	1.274,5	351,7

Количество судовъ заграничнаго плаванія, посѣтившихъ порты нашихъ внѣшнихъ морей за 1910 годъ **) и національность ихъ флага видны изъ слѣдующей таблицы.

	ОТХОДЪ.			ПРИХОДЪ.		
	Количество судовъ.	Вмѣстим. т. рег. тонн.	Взято груза милл. пуд.	Количество судовъ.	Вмѣстим. т. рег. тонн.	Привезено груз. мил. п.
Россійскій флагъ . .	1.868	1.415,1	61,3	1.684	1.361,9	45,0
Шведскій " . .	1.017	600,3	53,5			
Норвежскій " . .	876	699,5	64,7	490	339,0	38,3
Датскій " . .	1.560	1.245,8	110,3	809	588,1	50,1
Германскій " . .	2.037	1.651,4	138,4	1.341	999,5	71,7
Англійскій " . .	2.658	4.490,6	492,2	798	956,4	77,0
Греческій " . .	818	1.119,9	152,4			
и т. д.	—	—	—	—	—	—
Всего .	13.076	13.501,9	1.254,6	6557	5.585,8	344,4

*) Данныя за 1909 г.

*) Морской вывозъ товаровъ составлялъ по отношенію къ общему вывозу русскихъ товаровъ въ срединѣ прошлаго столѣтія 83%, въ концѣ столѣтія 73%, а въ 1910 г. 80%; привозъ же въ срединѣ столѣтія 63%; а въ концѣ около 48%, а въ 1910 г. 60%.

**) Разница съ предыдущей таблицей объясняется тѣмъ что изъ портовъ р. Дуная значительная часть грузовъ вывозится на баржахъ. Грузы эти въ настоящую таблицу не вошли.

Какъ видно изъ таблицы участіе русскаго флага въ нашей заграничной торговлѣ крайне незначительно; въ %% къ общему обороту оно выражается въ среднемъ въ 5,4% по вывозу и 14,8% по привозу (за 1910 годъ). По отдѣльнымъ же морямъ это участіе распредѣляется (въ %%):

	Вывозъ.	Привозъ.
Бѣлое море.	4,7	48,7
Балтійское море	9,3	10,5
Черное море	2,7	26,0
Р. Дунай	3,6	3,1
Тихій Океанъ.	6,2	26,0
Каспійское море	100	100
Въ среднемъ .	5,4	14,8

Что касается до судовъ заграничнаго плаванія на Каспійскомъ морѣ, то въ 1910 г. въ русскіе порты пришло 856 судовъ, чистой вмѣстимостью 276,8 тыс. рег. тоннъ, которые ввезли 7.171 т. п. груза. Изъ русскихъ портовъ отошло 970 судовъ, чистой вмѣстимостью 322,8 т. рег. тоннъ съ грузомъ 6.528 тыс. пудовъ. Поддерживается это сообщеніе исключительно судами русскаго флага.

Дѣятельность русскаго торговаго флота въ иностранныхъ водахъ заключается, главнымъ образомъ, въ содержаніи срочныхъ рейсовъ (пассажирскихъ и грузовыхъ) между русскими и иностранными портами.

Такихъ линій всего болѣе въ Черномъ морѣ; находятся они въ рукахъ двухъ пароходныхъ обществъ: Русс. О-ва Пар. и Торг. и Русско-Дунайск. Пароходства. Первое содержитъ линіи: Александрійскую прямую, Александрійскую круговую, Македонскую, Болгаро-Анатолійскую, Анатолійскую Персидскую и линіи Севастополь—Константинополь. Главными грузами здѣсь являются: спиртъ, мука, лѣсъ, сахаръ, вывозимые въ Турцію. Пассажирское движеніе здѣсь развито довольно сильно; въ особенности много ѣздятъ паломниковъ. Русско-Дунайское пароходство содержитъ срочную линію изъ Одессы въ Дунайскіе порты. Главными грузами изъ Одессы являются: астраханская рыба, готовая кожа и проч.; въ обратномъ направленіи идутъ сырыя кожи, австрійскія сел.-хоз. машины и проч.

На Балтійскомъ морѣ содержится нѣсколько линій, связывающихъ русскіе порты съ заграничными. Самая важная изъ нихъ Либава—Нью-Іоркъ, содержимая Русскимъ В.-Аз. Пароходствомъ спеціально выстроенными для этой линіи пароходами; предназначена, главнымъ образомъ, для перевозки эмигрантовъ. Остальныя срочныя линіи почти всѣ имѣютъ своимъ конечнымъ пунктомъ—англійскіе порты. Таковы линіи: СПБ.—Лондонъ, Рига—Лондонъ и проч. Здѣсь работаютъ Пароходства: Бр. Ласманъ, Гельмсингъ и Гриммъ, Русско-Балт. О-во, Бр. Зебергъ, Рижское Пар. О-во и проч. Пароходства Бр. Ласманъ, Рижскаго О-ва срочнаго пароходства, Гельмсингъ и Гриммъ спеціализировались на перевозкѣ скоропортящихся продуктовъ и ихъ пароходы снабжены рафлежираторными установками. Другія же пароходства заняты перевозкой лѣса, зерна, льна и генеральныхъ грузовъ. Обратно въ Россію идетъ на нихъ часто каменный уголь.

На крайнемъ сѣверѣ пароходы Архангельско-Мурманскаго Пароходства, помимо каботажныхъ линій, ходятъ также въ норвежскій портъ Вардс. На Великомъ Океанѣ русскіе пароходы совершаютъ срочные рейсы изъ Владивостока въ Цуругу и Шанхай, изъ Владивостока въ Калькутту, изъ Николаевска на Амурѣ въ Шанхай; здѣсь работаютъ Сѣверное Пароходное Общество и Добровольный флотъ.

Нѣкоторое участіе русскій флотъ принимаетъ также въ перевозкѣ грузовъ между иностранными портами.

Наибольшее значеніе въ семъ случаѣ имѣетъ нашъ большой каботажъ. Послѣдній былъ бы почти невозможенъ безъ иностранныхъ грузовъ. Такъ пароходы Черноморско-Балтійской линіи, въ виду отсутствія грузовъ въ направленіи съ сѣвера на югъ, часто возятъ каменный уголь изъ Англіи въ Средиземное море.

Пароходы Дальне-Восточной линіи перевозятъ грузы между Индійскими и Китайскими портами. Работой въ иностранныхъ портахъ заняты также срочныя линіи русскихъ пароходствъ, въ особенности выдается въ этомъ дѣятельность Русскаго О-ва Пароходства и Торговли въ турецкихъ и египетскихъ водахъ. Вообще, за послѣднее время русскій флагъ появляется почти на всѣхъ торговыхъ путяхъ. Даже въ Южной Америкѣ и Австраліи можно встрѣтить случайные русскіе пароходы. Но, конечно, большого участія въ международномъ плаваніи русскій флотъ принимать не можетъ, вслѣдствіе своей незначительности: по отношенію къ міровому тоннажу, весь русскій флотъ составлялъ на 1 августа 1909 г., согласно даннымъ Бюро „Веритасъ" 3,9%, а въ смыслѣ грузоподъемности его отношеніе выражается лишь въ 2,9%.

Историческіе очерки отдѣльныхъ пароходныхъ предпріятій.

Русское Общество Пароходства и Торговли.

Русскому О-ву Пар. и Торговли принадлежитъ первенствующая роль въ развитіи нашего торговаго флота въ Черномъ и Азовскомъ моряхъ, поэтому мы считаемъ здѣсь умѣстнымъ предпослать очерку этого предпріятія общій обзоръ постепеннаго развитія русскаго флота въ означенныхъ моряхъ.

Русскій флотъ на Черномъ морѣ появился еще при Петрѣ В. При помощи флота, какъ извѣстно, былъ взятъ Азовъ. Въ 1698 году Петръ Великій отправилъ въ Константинополь своего посла на вновь построенномъ кораблѣ „Крѣпость" съ цѣлью завязать торговыя сношенія съ Турціей, и вмѣстѣ съ тѣмъ воздѣйствовать на умы въ Константинополѣ видомъ хорошо вооруженнаго корабля. Петру однако не удалось утвердиться на Черномъ морѣ. По Прутскому миру 1711 г. Россія была совершенно отрѣзана отъ береговъ Азовскаго и Чернаго морей.

Попытки завязать непосредственныя торговыя сношенія съ южными странами по Черному и Азовскому морямъ возобновились при Императрицѣ Елизаветѣ Петровнѣ. Въ 1741 г. возникъ проектъ объ установленіи русской торговли съ Архипелагомъ и Средиземнымъ моремъ, но проектъ этотъ не имѣлъ никакихъ практическихъ послѣдствій. Въ 1749 г. устроена таможня у устья Темерика (Ростовъ на Дону), которая въ 1756 г. переведена къ устью р. Аксая. Торговля производилась исключительно на турецкихъ судахъ, такъ какъ турецкое правительство не позволяло русскимъ заводить на Черномъ морѣ свои суда.

Положеніе измѣнилось при Екатеринѣ II-ой, которая сдѣлала для Юга Россіи то, что Петръ Великій сдѣлалъ для сѣвера.

Съ этого времени на Черномъ морѣ стали появляться русскія торговыя суда, правда въ единичныхъ случаяхъ. Въ 1776 г. организованы таможни. Важнѣйшая изъ нихъ была Таганрогская, куда въ этомъ году пришло 29 судовъ. Торговля однако и въ это время производилась исключительно на малыхъ турецкихъ или греческихъ судахъ, тогда какъ къ этому времени на другихъ моряхъ русскій флотъ развился довольно значительно.

Развитіе русскаго черноморскаго торговаго флота началось собственно со времени основанія г. Одессы, которая стала играть первенствующую роль среди другихъ Черноморскихъ портовъ. Параллельно съ развитіемъ торговли г. Одессы развивалось и торговое мореплаваніе по Черному морю, главнымъ образомъ, каботажное. Началось дѣятельное судоходство по Днѣпру и Бугу, откуда шелъ хлѣбъ и лѣсъ въ Одессу.

Расширялась также торговля азовскихъ портовъ, чему, главнымъ образомъ, мы обязаны греческимъ и англійскимъ купцамъ, основавшимъ свои конторы въ Таганрогѣ, Ростовѣ, Бердянскѣ.

Судовъ заграничнаго плаванія приходило во всѣ южные порты: въ 1792—99 г.г.—408, 1814—15 г.г. —806, 1820—21 г.г.—1.099. Изъ этого количества русскихъ судовъ было не свыше 10%.

Въ 1828 г. положено начало Черноморскому пароходству сооруженіемъ въ Николаевѣ парохода „Одесса", который въ іюлѣ 1828 г. сталъ совершать рейсы между Одессою и Крымскими портами.

Въ 1833 г. для установленія скораго, регулярнаго и постояннаго сообщенія между Одессою и Константинополемъ было учреждено на 10 лѣтъ акціонерное Черноморское Пароходное Общество, которому были предоставлены разныя пособія и облегченія. Въ его распоряженіе казна отдала три своихъ парохода съ тѣмъ, чтобы чистая прибыль Общества распредѣлялась поровну между нею и акціонерами; но впослѣдствіи казна отказалась отъ дивиденда и предоставила эти пароходы въ полную собственность Общества.

Въ 1835 г. по распоряженію Главнаго Мѣстнаго Начальства Черноморскимъ Обществомъ установлено сообщеніе между Одессою, Евпаторіею, Ялтою, Керчью, Бердянскомъ и Таганрогомъ еще на трехъ пароходахъ, которымъ были предоставлены нѣкоторыя таможенныя облегченія.

Дѣла Черноморскаго Пароходнаго Общества шли крайне плохо; чтобы поддержать его, ему въ 1839 г. было назначено на три года пособіе изъ Государственнаго Казначейства въ размѣрѣ 75 тыс. руб. ассигнаціями въ годъ. Въ тоже время было предоставлено Новороссійскому и Бессарабскому Генералъ-Губернатору наблюдать за дѣйствіями Общества съ тѣмъ, что если оно не будетъ въ состояніи поддерживать безостановочное сообщеніе между Одессою и Константинополемъ, то взять это сообщеніе въ руки казны. Съ 1841 г. по ходатайству кн. Воронцова пособіе Черноморскому Обществу было продлено на два года съ тѣмъ, чтобы оно продолжало свои со-

общенія съ Константинополемъ непрерывно до 1843 г. Для лучшаго обезпеченія этого сообщенія въ 1841 г. было Высочайше повелѣно заказать въ Англіи на счетъ казны 4 парохода-фрегата по 250 силъ каждый съ тѣмъ, чтобы въ военное время таковые могли быть употребляемы въ военномъ флотѣ. Деньги на этотъ заказъ были заняты изъ кредитныхъ установленій. Эти 4 парохода-фрегата прибыли въ Одессу изъ Англіи въ 1843 г. и вошли въ линію Одесса-Константинополь. Въ томъ же году издано временное положеніе объ учрежденіи постоянныхъ сообщеній между этими портами. Сообщенія же между Одессой, Крымскими портами и Азовскимъ моремъ оставлены временно на прежнемъ основаніи за Черноморскимъ Обществомъ, однако безъ всякихъ пособій отъ казны. Но въ виду того, что эти сообщенія поддерживались крайне неправильно и неудовлетворительно, въ декабрѣ 1844 г. Высочайше разрѣшено выписать на казенный счетъ изъ Англіи 4 новыхъ парохода для лучшаго устройства сообщеній между внутренними портами Чернаго и Азовскаго морей, а одинъ изъ пароходовъ, плавающихъ между Одессой и Константинополемъ назначить для сообщенія между Одессою и Галацемъ. Въ 1845 г. завѣдываніе дѣлами по пароходству, какъ между Одессою и Константинополемъ, такъ и между Одессою и другими Россійскими портами, было соединено въ одно общее управленіе Одесской Пароходной Экспедиціи, называвшейся также Новороссійской экспедиціей.

Кромѣ вышеозначенныхъ пароходствъ въ 1838 г. учреждено пароходное сообщеніе между Аккерманомъ и Овидіополемъ подъ именемъ Днѣстровскаго Пароходства, предоставленное въ распоряженіе Новороссійскаго и Бессарабскаго Генералъ-губернатора. Это пароходство начало дѣйствовать съ 1840 г. рейсами парохода „Графъ Воронцовъ", къ которому въ 1843 г. присоединенъ другой пароходъ „Днѣстръ". При образованіи Новороссійской Экспедиціи въ ея завѣдываніе перешло и Днѣстровское Пароходство.

Передъ крымской кампаніей Новороссійская экспедиція, въ рукахъ которой въ то время сосредоточивалось все русское черноморское пароходство, имѣла въ своемъ завѣдываніи 11 пароходовъ (изъ нихъ 4 фрегата, которые совершали линію Одесса-Константинополь, 5 Новороссійскихъ пароходовъ и 2 вышеназванныхъ Днѣстровскихъ). О количествѣ парусныхъ судовъ того времени не сохранилось свѣдѣній. Общее количество судовъ заграничнаго плаванія, приходившихъ въ южные порты, равнялось въ 51—53 г.г.—3.916; отпускъ товаровъ изъ портовъ равнялся около 33 мил. пуд., приходило же грузовъ около $1^1/_2$ мил. пуд. и кромѣ того на $2^1/_2$ мил. руб. цѣнныхъ грузовъ, вѣсъ которыхъ не указанъ. Судовъ каботажнаго плаванія пришло въ порты въ 51—53 г.г. въ среднемъ 11.074 судна.

Крымская война необычайно тяжело отразилась на положеніи русскаго флота на Черномъ морѣ: военный нашъ флотъ былъ совершенно уничтоженъ и по Парижскому миру Россія была лишена даже права возобновить его. Изъ пароходовъ Новороссійской экспедиціи 4 фрегата были потоплены. Парусный флотъ былъ большею частью уничтоженъ, владѣльцы оставшихся судовъ совершенно раззорены. Необходимы были энергичныя усилія, какъ со стороны общества, такъ и частныхъ лицъ, чтобы оправиться отъ этого удара. Несмотря на раззореніе отъ войны судопромышленники энергично взялись за возстановленіе своего флота: въ одну зиму 1856—57 г.г. въ Ростовѣ сооружалось свыше 120 парусныхъ судовъ. Въ то же время и Правительство, лишенное права имѣть военный флотъ, рѣшило осуществить на Черномъ морѣ такого рода коммерческое пароходное предпріятіе, пароходы котораго могли бы въ случаѣ войны восполнить отсутствіе военнаго флота. Въ виду этого оно способствовало возникновенію Русскаго Общества Пароходства и Торговли, въ распоряженіе котораго переданы были затѣмъ пароходы Новороссійской экспедиціи.

Русское Общество Пар. и Торг. по своемъ возникновеніи стало содержать три заграничныхъ линіи (Марсельскую, Александрійскую и Тріестскую), а также и каботажныя линіи въ Черномъ и Азовскомъ моряхъ. Благодаря дѣятельной поддержкѣ Правительства оно быстро развило свою дѣятельность, но зато этимъ Обществомъ долгое время почти исчерпывался весь русскій Черноморскій торговый флотъ.

Въ 1868 г. въ Черномъ и Азовскомъ моряхъ считалось судовъ дальняго плаванія: пароходовъ 38 вмѣстимостью 13268 ластовъ (ластъ = 2 тонн.), парусныхъ судовъ 137 вмѣстимостью 14187 ластовъ; парусныхъ судовъ каботажнаго плаванія считалось 872 судна вмѣстимостью 27548 ластовъ. Хотя каботажное плаваніе считалось привиллегіей русскаго флага, но половина судовъ принадлежала иностранцамъ, которые поднимали русскій флагъ.

Въ 1869 г. Стороженко установилъ пароходомъ купленнымъ въ Англіи плаваніе въ Таганрогѣ между портомъ и рейдомъ. Въ 1870 году онъ купилъ еще два парохода и съ 1872 г. установилъ линію между Ростовымъ, Маріуполемъ и Бердянскомъ.

Вскорѣ послѣ этого Общество Пароходства по Дону, Азовскому и Черному морямъ, занимавшееся ранѣе рѣчнымъ пароходствомъ, распространило свою дѣятельность на море. Кромѣ того въ 1872 г. образовалось Общество Танаисъ и Общество Азовскаго Пароходства.

Въ 1878 г. возникъ Добровольный флотъ и въ слѣдующемъ году пароходъ его „Нижній-Новгородъ" совершилъ рейсъ на Сахалинъ.

Въ 1880 году Одесскій купецъ Родоканаки организовалъ пароходство Одесса-Крымъ и Кавказскіе порты; въ 1884 г. онъ передалъ это дѣло вновь обра-

зованному Акц. Обществу „Кавказское пароходство" которое однако скоро ликвидировало свои дѣла и отдало Русскому О-ву Пар. и Торг. все имущество по инвентарной стоимости.

Общее число судовъ (заграничнаго и каботажнаго плаванія свыше 10 ластовъ) въ Черномъ и Азовскомъ моряхъ въ 1883 г. равнялось—парусныхъ 1973, вмѣстимостью 76712 ластовъ, паровыхъ 206, вмѣстимостью 30058 ластовъ.

Въ 1886 г. возникло Черноморско-Дунайское пароходство, а въ 1887 г. Россійское Страховое и Транспортное Общество установило срочныя линіи между Одессой, Кавказскими и Черноморскими портами.

Кромѣ вышепоименованныхъ крупныхъ обществъ на Черномъ и Азовскомъ моряхъ плаваетъ много судовъ, принадлежащихъ частнымъ владѣльцамъ. Толчекъ къ развитію здѣсь пароходства далъ, главнымъ образомъ, Донецкій уголь, направившійся изъ Маріупольскаго порта въ Одессу и другіе порты Чернаго моря.

---

17 мая 1856 г. флигель-адъютантъ Его Императорскаго Величества Николай Андреевичъ Аркасъ и Николай Александровичъ Новосельскій подали Министру Финансовъ прошеніе, въ которомъ, представляя проэктъ устава Русскаго О-ва Пар. и Торг., просили о разрѣшеніи учредить означенное Общество. Такъ какъ выраженное этими лицами желаніе вполнѣ соотвѣтствовало видамъ Правительства, то ходатайство ихъ было встрѣчено болѣе чѣмъ сочувственно.

Послѣ просмотра и исправленія проекта Министромъ Финансовъ и Комитетомъ Министровъ уставъ Общества удостоился 3 августа 1856 года Высочайшаго утвержденія. Согласно устава Общество обязалось содержать 9 линій изъ Одессы: Кавказскую, Николаевскую, Херсонскую, Крымскую, Азовскую, Марсельскую, Александрійскую, Галацкую и Тріестскую и двѣ переправы: Таманскую и Днѣстровскую. Правительство обязалось производить Обществу со дня открытія его дѣйствій въ теченіи 20 лѣтъ помильную плату отъ 2 р. 50 коп. до 5 р. 22 коп. за каждую милю, и взяло 6670 акцій на сумму 2.001.000 руб. Также сочувственно встрѣтилъ Русское Общество и русскій коммерческій міръ. Это сочувствіе ясно высказалось при реализаціи основного капитала. Акціи разбирались очень быстро и къ концу года Общество располагало уже достаточными средствами для пріобрѣтенія флота. Въ началѣ 1857 года въ Англіи были куплены 5 пароходовъ, которые 21 мая 1857 г. открыли пароходныя сообщенія. Вскорѣ пріобрѣтены пароходы Новороссійской экспедиціи и заказано нѣсколько пароходовъ заграницей и въ числѣ ихъ самый большой для того времени пароходъ „Владимиръ" въ 1600 тоннъ водоизмѣщенія. Къ концу навигаціи 1857 г. Общество располагало кромѣ 10 пароходовъ, находившихся въ постройкѣ, 17 готовыми пароходами и содержало почти всѣ обязательныя для себя линіи за исключеніемъ линій Тріестской и Галацкой, въ Александрійской же линіи пароходы ходили лишь до Константинополя.

Въ первые годы своего существованія Обществу пришлось преодолѣть массу затрудненій и препятствій, изъ которыхъ главнѣйшимъ было полное неустройство нашихъ южныхъ портовъ, затѣмъ недостатокъ лицъ, подготовленныхъ къ дѣлу, отсутствіе механическихъ заведеній и проч. Несмотря на всѣ эти затрудненія Общество успѣшно начало свои дѣйствія, быстро развивалось и упрочило свое положеніе.

Первый годъ дѣятельности Общества закончился очень благопріятно и акціонеры получили 6% дивиденда. Въ слѣдующемъ году Общество продолжало расширять свою дѣятельность; число его пароходовъ къ концу года дошло до 35, пароходы Александрійской линіи, доходившіе лишь до Константинополя, стали доходить до Яффы. Въ этомъ году открыто несрочное сообщеніе въ Великобританію, при чемъ линія эта оказалось очень выгодной въ виду вывоза въ Англію зернового хлѣба, сала, шерсти и обратнаго привоза кромѣ обыкновенныхъ грузовъ также рельсовъ для Главнаго Общества Россійскихъ жел. дор. Въ этомъ же году открыта линія по Днѣпру до Александровска.

Въ 1858 году Общество приступило къ устройству своего эллинга въ Севастополѣ. Для этой цѣли Правительство уступило Обществу Лазаревское Адмиралтейство съ начатыми въ немъ работами; эллингъ законченъ въ 1861 году. Въ Одессѣ же былъ вполнѣ оборудованъ свой литейный заводъ.

Въ 1859 г. открыты новыя линіи: Таганрого-Константинопольская, Галацкая, Александрійская продолжена до Александріи, а вѣтвь этой линіи между Константинополемъ, Сирою и Пиреемъ была продолжена до Салоникъ. По перевозкѣ грузовъ наиболѣе прибыльною оказалась Англійская линія, наибольшее же количество пассажировъ перевезено по Крымско-Кавказской линіи.

Въ 1861 г. въ расписаніи рейсовъ пароходовъ сдѣланы слѣдующія измѣненія: закрыты по причинѣ убыточности Пирейская и Сирская линіи, а Салоникская линія сдѣлана продолженіемъ Таганрого-Константинопольской линіи съ заходомъ на Афонъ.

Въ іюнѣ 1862 года Обществомъ была открыта новая линія—Анатолійская между Константинополемъ и Батумомъ.

Въ 1863 г. Афонъ и Салоники исключены изъ обязательныхъ портовъ Александрійской линіи и отмѣнено содержаніе обязательнаго срочнаго сообщенія между Таганрогомъ и Константинополемъ.

Въ 1865 г. видоизмѣненъ уставъ Общества: капиталъ его опредѣленъ въ 9 милл. руб., раздѣленныхъ на 30 тыс. акцій по 300 руб. каждая.

До 1868 г. всѣ пароходы Общества заказывались заграницей, въ этомъ году Общество приступило въ видѣ опыта къ постройкѣ на своемъ Севастопольскомъ заводѣ двухъ малыхъ пароходовъ и одного буксирнаго парохода съ машиною въ 60 силъ.

Въ 1868 г. Общество пріобрѣло отъ Суровцова пароходство по р. Ріону. Это предпріятіе оказалось настолько выгоднымъ, что уже въ первомъ году отъ плаванія по Ріону получено свыше 40 тыс. руб. валовой выручки.

Въ 1870 г. осуществилось соединеніе съ Русскимъ Обществомъ Пароходства и Торговли Одесской желѣзной дороги. Общество получило Одесскую желѣзную дорогу по концессіи, Высочайше утвержденной 22 іюня 1870 г. Капиталъ ж. д. не былъ слитъ съ капиталомъ Общества и по каждому предпріятію установлено отдѣльное счетоводство съ распредѣленіемъ прибылей и убытковъ по каждому предпріятію отдѣльно.

Въ 1870 г. окончены, начатыя еще въ 1858 г., работы въ Благовѣщенскомъ рудникѣ Донской области, принадлежавшимъ Обществу, и по 1 января 1871 г. на немъ было добыто 425 т. п. угля; дѣятельность этого рудника затѣмъ постепенно развивалась, доходя въ благопріятные годы до 6 милл. пуд. Часть угля Общество продавало; часть же расходовало для своихъ потребностей.

Въ 1871 г. Общество открыло плаваніе по р. Кубани двумя пароходами съ 4-мя при нихъ берлинами. Въ томъ же году открыто непосредственное пароходное сообщеніе съ Дальнимъ Востокомъ и Индіей, подготовленіе къ которому въ видѣ организаціи экспедиціи для изученія дальне-восточныхъ рынковъ было начато еще въ 1869 г., т. е. въ годъ открытія Суэцкаго канала. Въ виду сильнаго противодѣйствія иностранныхъ Торговыхъ Домовъ въ Китаѣ и Индіи рейсы эти закончились для Общества убыточно, тѣмъ не менѣе Общество продолжало работать на этихъ линіяхъ и въ послѣдующіе два года; въ 1874 г. оно вынуждено было въ виду полнаго отсутствія грузовъ изъ Одессы отправлять пароходы изъ Лондона, однако и эти отправки вскорѣ были прекращены.

1874 г. флотъ Общества увеличился отъ пріобрѣтенія за 560 тыс. руб. предпріятія Товарищества Новороссійскаго Пароходства (учрежд. кап. Шмитомъ), ликвидировавшаго свои дѣла. Къ концу этого года Общество располагало флотомъ изъ 97 паровыхъ судовъ—92.650 тоннъ водоизмѣщенія, стоившихъ ему свыше 10 милл. руб. и кромѣ того имѣло нѣсколько баржей—шаландъ, стоившихъ свыше $1^1/_2$ милл. руб.

Операціи Общества по внутреннимъ линіямъ продолжали развиваться, а по заграничнымъ наоборотъ падать: въ 1874 г. впервые сборъ по внутреннимъ линіямъ превысилъ сборъ по заграничнымъ линіямъ (3 милл. противъ $2^1/_2$ милл. руб.).

Въ 1876 г. Общество продало Правительству для его надобностей 12 пароходовъ. 21 мая 1877 г. истекалъ срокъ договора, заключеннаго Обществомъ при его возникновеніи съ Правительствомъ, въ виду этого 2-го апрѣля 1876 года Высочайше утверждено положеніе комитета Министровъ, опредѣлившее условія, на какихъ Общество могло послѣ 21 мая 1877 г. совершать плаваніе. При этомъ изъ числа обязательныхъ линій, за которыя Обществу производилась помильная плата, исключены Азовская, Таганрого-Константинопольская, Англійская, Херсонская и Николаевская; въ то же время помильная плата уменьшена до 2 руб. за милю (всѣ эти измѣненія вошли въ новый уставъ Общества, утвержденный въ 1879 г.).

1877 г. былъ для Общества, вслѣдствіе Русско-Турецкой войны исключительно тяжелымъ. Еще въ началѣ года почти всѣ пароходы были остановлены въ плаваніи и укрыты частью въ Черноморскихъ портахъ, а частью въ Азовскомъ морѣ, гдѣ нѣкоторыя изъ нихъ продолжали свое плаваніе. Отсутствіе правильной блокады русскихъ береговъ Чернаго моря, а главнымъ образомъ потребности морского и военнаго вѣдомствъ и нужды края побудили Общество уже съ мая выйти изъ бездѣйствія. Первоначально открыто почтовое сообщеніе между Одессой, Николаевомъ и Днѣпромъ. Въ тоже время Общество предоставило безвозмездно Правительству нѣсколько лучшихъ своихъ пароходовъ, которые и принимали дѣятельное участіе въ военныхъ дѣйствіяхъ; за это время особенно отличились пароходы Общества „В. К. Константинъ", „Веста" и „Россія". Не взирая на тяжелыя обстоятельства Общество и въ этомъ году выдало 5 р. 21 коп. на акцію дивиденда (противъ 55 руб., выдававшихся въ рядъ послѣднихъ лѣтъ). Дивидендъ этотъ конечно могъ быть выданъ благодаря блестящему финансовому положенію Общества. Нужно замѣтить, что къ 1 января 1877 г. его запасный капиталъ превышалъ 9 милл. руб. да страховой капиталъ содержался въ размѣрѣ 1 милл. руб.

Въ 1877 г. Общество прекратило вслѣдствіе убытковъ пароходство по Кубани. Въ томъ же году послѣдовало Высочайшее повелѣніе объ отдѣленіи отъ Русскаго Общества Пароходства и Торговли—Одесской желѣзной дороги, въ виду большихъ неудобствъ отъ соединенія столь колоссальныхъ предпріятій. Въ виду того, что капиталы Обществъ не были слиты и счетоводство велось отдѣльно, этотъ раздѣлъ прошелъ для Р. О. П. и Т. почти незамѣтно безъ всякаго для него ущерба.

Въ 1878 г. по окончаніи войны дѣятельность Общества сильно оживилась и дивидендъ его составлялъ 114 руб. 35 коп. на акцію—сумму небывалую ни прежде ни послѣ. Китайская и Индійская линіи Общества не были возобновлены, какъ вслѣдствіе убыточности для Общества, такъ и по отсутствію паро-

ходовъ. Вообще значеніе заграничныхъ линій, бывшихъ въ первые 20 лѣтъ существованія Общества самыми прибыльными, стало со средины 70-хъ годовъ сильно падать. Такъ Англійская линія дала въ 1879 г. 27 тыс. руб. выручки, а Марсельская всего 17 тыс. руб.

Въ 1880 г. послѣдняя линія была закрыта. Наиболѣе выгодной для Общества становится Крымско-Кавказская линія.

Въ іюнѣ 1882 г. Общество послѣ предварительныхъ изслѣдованій и изученія р. Днѣстра открыло на ней пароходное сообщеніе отъ пристани Сороки до устья на 600 верстъ двумя пароходами.

Въ 1884 г. Общество возобновило отправленіе на Дальній Востокъ, принявъ на себя перевозку партіи переселенцевъ изъ Одессы во Владивостокъ, для какой цѣли былъ снаряженъ пароходъ „Царь". Обратнымъ рейсомъ онъ доставилъ въ Одессу изъ Ханькоу полный грузъ первосборнаго чая. Рейсы эти по одному, по два въ послѣдующіе 1885 и 1886 годы повторялись.

22 января 1891 г. Общество получило новый уставъ. По этому уставу оно обязалось содержать слѣдующія срочныя линіи: 1) Севастополь-Константинополь, 2) Александрійскую прямую, 3) Александрійскую круговую, 4) Анатолійскую, 5) Крымско-Кавказскую круговую, 6) Крымско-Кавказскую прямую. Помильная плата назначена 1 р. 75 к.—2 р. за милю.

Н. А. Аркасъ.
Учредитель Русскаго Общества Пароходства и Торговли.

Н. А. Новосельскій.
Учредитель Русскаго Общества Пар. и Торговли и О-ва „Кавказъ и Меркурій".

30 іюня 1883 года Обществомъ былъ заключенъ съ морскимъ вѣдомствомъ контрактъ на постройку и отдѣлку въ Севастопольскомъ Адмиралтействѣ Р. О. Пар. и Торг. двухъ броненосцевъ, названныхъ „Чесма" и „Синопъ". Къ постройкѣ ихъ приступлено въ сентябрѣ 1884 г.

Открытіе движенія по Закавказской ж. д. вызвало усиленный подвозъ нефтяныхъ продуктовъ къ Батуму. Рус. О-во Пар. и Торг. взялось однимъ изъ первыхъ за перевозку этихъ продуктовъ наливомъ и съ этой цѣлью построило въ Шотландіи наливной пароходъ „Свѣтъ", вышедшій въ 1885 г., который сталъ заниматься, главнымъ образомъ, перевозкой керосина изъ Батума въ Одессу *).

*) Въ 1886—87 г.г. построено еще два наливныхъ парохода: дѣло это продолжалось Обществомъ около 20 лѣтъ, но затѣмъ оно нашло наливное дѣло для себя невыгоднымъ и продало его въ 1907 г. Бр. Меркульевымъ (нынѣ Т-во „Океанъ").

Въ 1893 г. Общество по примѣру Добровольнаго Флота сдѣлало пробный рейсъ изъ Чернаго моря въ Балтійское; опытъ оказался удачнымъ. Въ 1894 году пароходы совершили 7 рейсовъ изъ Чернаго моря въ Балтійское и 9 рейсовъ изъ Балтійскаго въ Черное; въ послѣдующіе годы линія эта продолжала развиваться и постепенно превратилась въ регулярную.

Въ 1896 году Общество открыло Черноморско-Болгарскую линію, а въ 1897 г. Македонскую линію между Константинополемъ и Смирною съ заходомъ на Афонъ и Салоники.

Съ 1 января 1900 г. дальній каботажъ становится привиллегіей русскаго флага, что должно было сильно способствовать развитію Черноморско-Балтійской линіи. Въ виду этого Общество заказало въ 1897 году два большихъ грузовыхъ парохода, грузоподъемностью

по 4900 тоннъ, а въ слѣдующемъ году заказаны пароходы грузоподъемностью 5100 тоннъ.

Въ 1898 году наиболѣе прибыльной была Крымско-Кавказская линія, затѣмъ шла Александрійская линія. Буксирное же пароходство приходило въ упадокъ. Въ 1898 г. окончательно закрыто Днѣстровское пароходство и продано буксирное дѣло на Днѣпрѣ г-ну Спозито.

27 апрѣля 1901 г. заключенъ договоръ съ Обществомъ Азовскаго Пароходства, у котораго Общество заарендовало 4 товаро-пассажирскихъ парохода и всѣ портовыя территоріи и береговыя сооруженія Азовскаго Общества.

Н. М. Чихачевъ.
Директоръ Русскаго Общества Пар. и Торговли (1862—1884 г.).

Съ 1 января 1903 г. Общество взялось содержать субсидируемую Персидскую линію между Одессой и Персидскими портами.

21 августа 1903 г. Общество заказало впервые въ Россіи на Невскомъ заводѣ пароходы „Тигръ" и „Евфратъ". 15 декабря 1904 г. начались работы на вновь построенномъ Адмиралтействѣ въ Одессѣ, стоившемъ 1.275 тыс. рублей.

Во время Русско-Японской войны нѣкоторые пароходы Общества были переданы Правительству и сопровождали въ качествѣ транспортовъ вторую Тихоокеанскую эскадру. Послѣ войны Общество перевозило эвакуируемыхъ нижнихъ чиновъ въ Одессу.

Въ 1906 году Общество открыло Американскую линію для перевозки эмигрантовъ пароходомъ „Григорій Меркъ", арендованнымъ отъ Сѣвернаго Общества, но, въ виду полученнаго убытка, рейсы эти затѣмъ не возобновлялись.

Исторія Русскаго Общества Пароходство и Торговли за 50 лѣтъ его существованія рѣзко опредѣляется тремя періодами развитія Общества: 1) со дня учрежденія 21 мая 1857 г. по 1876 г., 2) съ 1876—1891 г.г. и 3) съ 1891 г. до настоящаго времени.

Первый періодъ совпадаетъ со временемъ значительнаго оживленія отпускной торговли южныхъ портовъ и усиленной постройки ж. д. къ этимъ портамъ. Располагая большимъ количествомъ перевозочныхъ средствъ, Общество могло удовлетворять народившіяся потребности массовой перевозки грузовъ изъ однихъ портовъ въ другіе и на заграничные рынки,

Высокая помильная плата и широкая помощь Правительства, поощрявшаго всѣми средствами развитіе перваго русскаго крупнаго пароходнаго предпріятія въ значительной степени содѣйствовало его развитію. Это блестящій періодъ въ исторіи Общества, когда оно работало чрезвычайно выгодно для себя и основало твердый фундаментъ для своего дальнѣйшаго развитія.

Второй періодъ съ 1887 по 1891 г. совпадаетъ съ Турецкою войною и неурожайными годами начала 80-хъ годовъ. Въ этотъ періодъ Общество работаетъ на пользу государства, оказывая многочисленныя и существенныя услуги Правительству организаціей перевозки войскъ въ Турцію и предоставленіемъ въ распоряженіе Правительства безвозмездно десяти быстроходныхъ пароходовъ. Въ этотъ же періодъ на эллингѣ Общества строятся первые наши броненосцы для возрождающагося Черноморскаго флота.

Съ 1885 г. операціи Общества оживаютъ, но въ общемъ этотъ второй періодъ развитія Общества, при сравненіи его съ первымъ періодомъ, даетъ менѣе блестящіе результаты.

Третій періодъ съ 1891 г. до настоящаго времени характеризуется усиленіемъ флота Общества, заказами новыхъ пароходовъ, замѣною старыхъ судовъ—новыми и постройкою въ Одессѣ собственнаго Адмиралтейства стоимостою въ 1 милл. 500 тыс. руб. съ эллингомъ и плавучимъ докомъ. Финансовыя результаты дѣятельности въ этотъ періодъ могутъ считаться удовлетворительными.

Россійское транспортное и страховое Общество.

Общество это, первоначально называвшееся „Россійскимъ морскимъ и рѣчнымъ страховымъ Обществомъ", возникло еще въ 1844 году: въ 26 день августа Императоромъ Николаемъ Павловичемъ былъ утвержденъ его уставъ.

Мысль о необходимости для Общества устроить собственное пароходство на Черномъ морѣ возникла

въ 1882 году, въ результатѣ тѣхъ неудобствъ, которыя испытывало Общество, будучи вынуждено, при производствѣ своихъ транспортныхъ операцій, передавать перевозку своихъ грузовъ по Черному морю монопольному Русскому Обществу Пароходства и Торговли. Но приступить къ осуществленію такого намѣренія оказалось возможнымъ лишь въ 1885 году, послѣ созваннаго Правленіемъ въ концѣ 1884 года въ С.-Петербургѣ съѣзда агентовъ Общества, на каковомъ съѣздѣ вопросъ о пароходствѣ былъ рѣшенъ въ положительномъ смыслѣ.

Спачала было заказано въ Англіи только четыре товаро-пассажирскихъ парохода, по 1.000 тоннъ каждый.

Освященіе и поднятіе русскаго флага па первомъ изъ этихъ пароходовъ послѣдовало въ Англіи 17 октября 1887 года.

1 декабря 1887 года этотъ пароходъ („Петръ"), прибылъ въ Одессу и 15 декабря отправился съ пассажирами и грузомъ первымъ рейсомъ по Крымско-Кавказской линіи, съ заходомъ въ Севастополь, Ялту, Ѳеодосію, Керчь, Анапу, Новороссійскъ, Туапсе, Сочи, Гудауты, Новый-Афонъ, Сухумъ, Очемчири, Поти и Батумъ. Вскорѣ прибыли и вступили въ линію остальные 3 парохода.

Открывъ свои пароходныя операціи, Общество сперва могло перевозить по Черному морю лишь случайные междупортовые грузы, такъ какъ пароходство его не было еще включено въ прямыя заморскія желѣзнодорожныя сообщенія, почему всѣ тѣ грузы, которые набирали сухопутныя конторы Общества, перевозились по Черному морю въ прямомъ сообщеніи, по прежнему, чрезъ посредство Русскаго Общества Пароходства и Торговли.

Только въ 1889 году, послѣ длиннаго ряда хлопотъ, Россійское Общество было тоже включено въ число участниковъ прямого сообщенія, и съ этого времени начинается нормальная работа пароходства Общества.

Старѣйшее транспортное учрежденіе въ Россіи, Россійское транспортное и страховое Общество всегда чутко прислушивалось къ требованіямъ промышленности и торговли и, въ мѣрѣ возможности, спѣшило удовлетворить ихъ. Создавъ свое пароходство, Общество осталось вѣрнымъ основной своей задачѣ и потому, открывая товаро-пассажирскіе рейсы, оно, прежде всего, озаботилось установленіемъ низкихъ тарифовъ, благодаря которымъ клиенты его получили возможность отправлять свои грузы по удешевленнымъ ставкамъ и совершать свои морскіе переѣзды по пониженнымъ цѣнамъ, притомъ безъ обязательнаго продовольствія.

По прошествіи нѣсколькихъ лѣтъ Общество признало цѣлесообразнымъ установить заходъ пароходовъ въ мелкіе порты Кавказскаго побережья и включило въ росписаніе рейсовъ заходъ въ Евпаторію, Судакъ, Адлеръ и Новыя Гагры, дабы, такимъ образомъ, предоставить возможность удобнаго передвиженія для пассажировъ, слѣдующихъ въ эти пункты, а вмѣстѣ съ тѣмъ и содѣйствовать развитію торговыхъ сношеній съ Кавказомъ.

Слѣдуя далѣе по намѣченному пути, Общество установило пароходную линію Одесса-Николаевъ; безвозмездно приняло на себя перевозку легкой почты; установило пониженный тарифъ на перевозку воинскихъ чиновъ и военныхъ грузовъ,—короче говоря, приняло на себя всѣ тѣ функціи, которыя исполняетъ Русское Общество Пароходства и Торговли.

По мѣрѣ упроченія и развитія своего пароходнаго дѣла, Общество увеличивало свой флотъ и его тоннажъ; улучшало пассажирскія помѣщенія и увеличивало скорость движенія пароходовъ, установивъ срочные товаро-пассажирскіе рейсы.

Въ исторіи пароходства Общества былъ только одинъ тяжелый годъ, а именно 1905-й, когда при народныхъ безпорядкахъ (Потемкинскіе дни) въ Одесскомъ портѣ были сожжены склады Общества на Новомъ молѣ и два парохода его „Петръ" и „Платонъ". Тогда Общество понесло громадный убытокъ и перенесло этотъ ударъ безъ всякой помощи, такъ какъ ходатайства его о поддержкѣ въ какой бы то ни было формѣ не были удовлетворены.

Въ настоящее время флотъ Общества состоитъ изъ 9 морскихъ пароходовъ, съ водоизмѣщеніемъ въ 12.500 топъ. Изъ нихъ 4 новѣйшихъ пассажирскихъ парохода „Черноморъ", „Святогоръ", „Русланъ" и „Витязь", построены въ Бельгіи. Они отличаются всѣми удобствами и скоростью хода, а также комфортабельностью пассажирскихъ помѣщеній и удобны для переѣзда не только пассажировъ II класса, но, главное, и для пассажировъ III класса. Всѣ пароходы освѣщаются электричествомъ и имѣютъ первоклассные буфеты, хотя продовольствіе и не обязательно для пассажировъ. Кромѣ того, Общество имѣетъ морской буксиръ—пароходъ „Силачъ", работающій въ Керчи, съ двумя морскими баржами: „Чайка" и „Надежда".

Постепенный ростъ флота Россійскаго Общества соотвѣтствовалъ и постепенному развитію его дѣятельности. При началѣ своей дѣятельности въ 1888 году этотъ флотъ перевозилъ лишь около 4 милліоновъ пудовъ груза и около 23000 человѣкъ пассажировъ; въ настоящее же время перевозка достигаетъ до 15 милліоновъ пудовъ груза и до 235.000 человѣкъ пассажировъ въ теченіе года.

Двадцатипятилѣтняя дѣятельность пароходства Россійскаго Общества на пользу и процвѣтаніе отечественной торговли и промышленности и на развитіе русскаго торговаго мореплаванія не пропала даромъ. Дѣятельность его имѣетъ, несомнѣнно, государственное значеніе, какъ способствующая заселенію и культурѣ русскаго черноморскаго побережья. Заслуга

Общества увеличиваются еще тѣмъ, что оно существуетъ на собственныя средства безъ всякой правительственной субсидіи и поддержки.

Русское Дунайское Пароходство.

Естественнымъ слѣдствіемъ Русско-Турецкой войны 1877—78 г.г., явилось стремленіе нѣкоторыхъ патріотически настроенныхъ лицъ содѣйствовать не только поддержанію дружественныхъ отношеній между Россіей и придунайскими славянскими народностями, но и развитію товарообмѣна между Россіей и этими государствами. Яркимъ выразителемъ этой идеи явился кн. Юрій Гагаринъ, который и рѣшилъ учредить пароходство между русскими портами Чернаго моря, нижняго Дуная и иностранными дунайскими портами. Такое пароходство было учреждено кн. Гагаринымъ въ 1881 г., когда однимъ пароходомъ онъ сталъ совершать рейсы между Одессою, Измаиломъ, Киліей и Рени. Въ 1883 г. былъ образованъ „Торговый Домъ князь Юрій Гагаринъ и К-о", который продолжилъ рейсы по Дунаю до Систова. Въ это время Россійское Правительство назначило ему субсидію въ размѣрѣ 58.270 р. въ годъ, въ видѣ помильной платы за рейсы. Въ 1886 году предпріятіе это преобразовано въ Акц. О-во Черноморско-Дунайскаго Пароходства, просуществовавшее до 1 сентября 1903 г. Дѣла этого О-ва все время были въ крайне печальномъ положеніи. Съ одной стороны, стѣсненное въ средствахъ, оно не могло надлежащимъ образомъ оборудовать открытыя имъ линіи пароходныхъ сообщеній, и въ то же время, силою вещей, должно было вступить на путь ожесточенной конкуренціи съ давно существовавшими, и щедро субсидировавшимися своими правительствами, пароходными предпріятіями на Дунаѣ: австрійскимъ, венгерскимъ и румынскимъ. Конкуренція эта выражавшаяся, главнымъ образомъ, въ постоянномъ и непрерывномъ пониженіи фрахтовъ, дѣлала предпріятіе О-ва все болѣе и болѣе убыточнымъ. Озабоченное улучшеніемъ своего положенія, О-во въ 1888 г. увеличило свой основной капиталъ съ первоначальной суммы въ 655.000 руб. до 1.200.000 рублей, а въ 1891 г. вновь выпустило акцій на 1.040.000 рублей. Этотъ послѣдній выпускъ акцій весь былъ пріобрѣтенъ Правительствомъ, въ виду чего тогда же въ составъ Правленія введенъ былъ для надзора за его дѣятельностью представитель Министра Финансовъ.

Положеніе дѣлъ О-ва, однако, не улучшилось и уже въ 1899 г. когда выяснилось, что значительная часть его капитала потеряна, была предпринята девальвація его акцій съ 250 на 150 р., съ одновременнымъ выпускомъ новыхъ акцій на 342.000 р., которыя тоже цѣликомъ были взяты казною.

Этимъ, однако, пожертвованія Правительства, направленныя къ поддержанію О-ва не ограничились, такъ какъ, во первыхъ ему были даны Правительствомъ долгосрочныя ссуды въ общей суммѣ на 100.000 р., и, во вторыхъ, О-ву было отпущено Правительствомъ въ 1898 г. единовременное пособіе въ размѣрѣ 340.000 р. на пріобрѣтеніе парохода для вновь открытой Батумъ-Галацкой линіи.

Въ то же время помильная плата, первоначально составлявшая всего 58.270 р. въ годъ, постепенно увеличивалась, въ связи съ расширеніемъ дѣятельности предпріятія, и къ 1898 г. достигла 313.180 р. въ годъ.

Несмотря, однако, на всѣ усилія Правительства, направленныя къ поддержанію этого дѣла, предпріятіе продолжало падать и въ 1902 г. Правительство пришло къ заключенію въ нецѣлесообразности дальнѣйшихъ затратъ на него, въ виду очевиднаго и неустранимаго дефекта въ его организаціи, заключавшагося больше въ томъ, что предпріятіе это, нося характеръ предпріятія частнаго, оперировало въ послѣдніе годы, главнымъ образомъ, на средства казны. Признавая, однако, необходимымъ сохранить прочную связь съ народностями Балканскаго полуострова, Правительство рѣшило принять въ вѣдѣніе казны предпріятіе О-ва путемъ покупки всего его имущества. Соотвѣтствующее Высочайшее повелѣніе послѣдовало 10 іюня 1903 г., и тогда же было Высочайше утверждено положеніе о Русскомъ Дунайскомъ Пароходствѣ.

Въ теченіе лѣта 1903 г. въ вѣдѣніе казны было принято имущество ликвидировавшаго свои дѣла О-ва Черноморско-Дунайскаго Пароходства, а съ 1 сентября 1903 г. открыло свои дѣйствія уже вновь учрежденное Русское Дунайское Пароходство.

Приступивъ къ дѣятельности Русско-Дунайское Пароходство обратило свое вниманіе, прежде всего, на надлежащее оборудованіе Пароходства необходимымъ судовымъ составомъ, удовлетворяющимъ своему назначенію, и на организацію хлѣбныхъ перевозокъ по р. Пруту.

Для этой цѣли П-во озаботилось продажею прежнихъ малосильныхъ, изношенныхъ и совершенно неудовлетворяющихъ своему назначенію пароходовъ и постепенно замѣнило ихъ новыми. Организуя перевозку по р. Пруту зерновыхъ грузовъ изъ припрутской Бессарабіи, Пароходство открыло, въ собственныхъ вновь построенныхъ каменныхъ зданіяхъ на Прутѣ: въ Кагулѣ, Леовѣ и Фальчи, агентства и построило тамъ зернохранилища и пакгаузы для склада зерна и товаровъ, а для перевозки предъявляемаго зерна поставило 38 мелкосидящихъ баржъ. Баржи эти буксируются вверхъ отчасти пароходами, отчасти волами.

Чтобы имѣть возможность доставить хлѣбъ по назначенію, а также, чтобы облегчить доставку изъ портовъ Дуная въ Одессу и обратно другихъ грузовъ.

Пароходство пріобрѣло 4 морскихъ баржи вмѣстимостью каждая 900 тоннъ, а для буксировки ихъ поставило на эту линію купленный П-вомъ сильный морской буксиръ „Вилково".

Въ 1913 г. Русско-Дунайское Пароходство совершаетъ въ теченіе навигаціи: 1) четыре раза въ недѣлю почтово-пассажирскіе рейсы изъ Одессы въ Рени и обратно; 2) не менѣе двухъ разъ въ недѣлю буксирно-грузовые рейсы изъ Одессы въ Рени и обратно; 3) ежедневно рейсы между Рени и Измаиломъ; 4) два раза въ недѣлю буксирно-грузовые рейсы изъ Рени до Кладова и обратно; 5) грузовыя перевозки по рѣкѣ Пруту; 6) еженедѣльное товаро-пассажирское сообщеніе изъ Одессы въ Систово; 7) два рейса въ недѣлю между Одессой и Николаевымъ. Сверхъ сего, Пароходству представляется совершать товаро-пассажирскіе рейсы изъ Батума въ Галацъ, а также и другіе рейсы, какіе оно признаетъ полезными.

Съ окончаніемъ балканской войны въ русско-балканскихъ отношеніяхъ наступаетъ новая эра дѣятельности и для русской торговли открываются широкіе горизонты, особенно въ Болгаріи и Сербіи; надо поэтому надѣяться, что въ ближайшемъ времени Русско-Дунайское Пароходство еще болѣе разовьетъ свои операціи.

Пароходство П. П. Региръ.

Учрежденіе Пароходства Петра Петровича Регира и его развитіе тѣсно связаны съ промышленною дѣятельностью нашего Донецкаго бассейна. Установленіе таможенныхъ пошлинъ на иностранный каменный уголь и открытіе Маріупольскаго порта дало ему возможность увеличивать свой флотъ.

Когда былъ законченъ устройствомъ Маріупольскій портъ, Н. С. Авдаковъ, теперешній Членъ Государственнаго Совѣта и Предсѣдатель Совѣта Съѣздовъ Представителей Промышленности и Торговли, широко пропагандировалъ идею нарожденія русскаго каботажнаго флота. П. П. Региръ былъ однимъ изъ піонеровъ этого дѣла и въ 1889 году пріобрѣлъ пароходъ „Прогрессъ", поднимающій около 100.000 пудовъ, для перевозокъ угля изъ Маріуполя въ порты Чернаго моря.

По мѣрѣ развитія оборотовъ Маріупольскаго порта и проникновенія русскаго угля по всѣмъ портамъ Чернаго и Азовскаго морей, взамѣнъ англійскаго, Пароходство Регира увеличивало свой тоннажъ и имъ были постепенно пріобрѣтены пароходы: „Петръ Региръ", „Марія Региръ", „Инженеръ Авдаковъ", „Малороссія", плавающіе и нынѣ и занятые теперь уже перевозками не только угля, но и другихъ каботажныхъ грузовъ, а также и русскаго зерна въ Средиземное море.

Когда поднятъ былъ вопросъ о замѣнѣ въ Балтійскихъ портахъ англійскаго угля русскимъ, то Пароходство Регира также первое энергично взялось за дѣло морскихъ перевозокъ донецкаго угля въ Балтику, вокругъ Европы, и съ этой цѣлью пріобрѣло океанскіе пароходы отъ 300.000 до 450.000 пудовъ грузоподъема. Въ настоящее время ежегодно до 6.000.000 пудовъ русскаго угля перевозится изъ Маріуполя въ Петербургъ, Кронштадтъ, Ревель, Ригу, Либаву на пароходахъ П. П. Регира: „Россія", „Бессарабія", „Великороссія", „Бѣлороссія" и „Новороссія"; на обратномъ пути эти пароходы перевозятъ русскій лѣсъ и зерно изъ Балтики заграницу.

Въ настоящее время Пароходство П. П. Регира обладаетъ тоннажемъ въ 2.200.000 пуд. грузоподъема и является въ этомъ отношеніи пятымъ русскимъ пароходствомъ.

Въ 1912 году, для дальнѣйшаго расширенія дѣятельности своего Пароходства, П. П. Региромъ учреждена акціонерная компанія подъ названіемъ „Русское Общество Коммерческаго Пароходства", которая уже обладаетъ четырьмя пароходами. Директоромъ-Распорядителемъ этого Пароходства состоитъ сынъ П. П. Регира—П. П. Региръ младшій. Главная Контора этого Пароходства находится въ Одессѣ, а Правленіе въ С.-Петербургѣ. Предсѣдателемъ Правленія состоитъ П. П. Региръ.

Такимъ образомъ, за 23 года своего существованія П. П. Региръ, безъ какой-либо поддержки въ видѣ субсидіи или т. п., сумѣлъ создать самое крупное на нашихъ внѣшнихъ моряхъ частное пароходное предпріятіе, что является крайне отраднымъ явленіемъ въ дѣлѣ довольно медленнаго развитія нашего отечественнаго флага.

Русское Общество вывозной торговли.

Уставъ Общества Высочайше утвержденъ 8-го Марта 1896 г., а открытіе дѣйствій послѣдовало 1-го іюля 1896 г.

Общество имѣетъ цѣлью развитіе вывоза за границу продуктовъ русскаго сельскаго хозяйства и промышленности, а также покупку и продажу товаровъ, какъ за свой счетъ, такъ и по коммиссіоннымъ порученіямъ съ выдачею ссудъ подъ товары, принятые на коммиссію. Для экспорта товаровъ Общество владѣетъ собственнымъ обширнымъ морскимъ и рѣчнымъ флотомъ, состоящимъ изъ слѣдующихъ судовъ: парохода „Экспортъ" (постр. 1902 г. 1818 рег. т., грузоподъем. 267 т. пуд.), паровыхъ шхунъ „Амалія" и „Яковъ" (постр. 82—83 г.г. 262 рег. т. грузоподъем. 33 т. пуд. каждый), буксирныхъ пароходовъ „Павелъ Коцебу" (41 рег. т.) и „Елизавета Звороно" (58 рег. т.), двухъ буксирныхъ катеровъ и 8 буксирныхъ баржъ.

Главнымъ предметомъ вывоза является хлѣбъ, который покупается на линіяхъ ж. д. черезъ коммис-

сіонеровъ; въ г. Новороссійскѣ имѣется контора. Всѣ операціи централизованы въ Правленіи, находящемся въ Ростовѣ на Дону. Составъ Правленія: ком. сов. Б. А. Камевка, (предсѣдатель) А. Я. Фельдманъ и Г. И. Скараманга.

Товарищество Архангельско-Мурманскаго срочнаго пароходства.

Уставъ утвержденъ 6-го мая 1875 г. Дѣйствія открыты 1-го іюля 1875 г. Учредителями Товарищества состояли: надвор. сов. Ф. В. Чижовъ, кап. 2 ранга гр. К. Ф. Литке, коммерціи сов. Т. С. Морозовъ, инж. ген.-лейтенантъ бар. А. И. Дельвигъ и пот. поч. гражд. В. И. Смолинъ.

Товарищество по договору съ Правительствомъ установило срочное пароходное сообщеніе между Архангельскомъ и существовавшими уже тогда немногочисленными становищами на Мурманскомъ берегу и норвежскими портами, а также между Архангельскомъ и наиболѣе населенными и торговыми пунктами береговъ Бѣлаго моря, при чемъ эксплоатація этого сообщенія, согласно договору, была отдана ему на 10 лѣтъ.

Основной капиталъ Т-ва былъ опредѣленъ тогда въ 400.000 руб., причемъ Т-во обязалось завести всего лишь три товаро-пассажирскихъ парохода, изъ которыхъ одинъ для рейсовъ на Мурманѣ (всего 11 рейсовъ въ навигацію), другой для рейсовъ по Кандалакшскому заливу въ Бѣломъ морѣ (10 рейсовъ) и третій—для рейсовъ по Онежскому заливу того же моря (10 рейсовъ). Съ своей стороны Правительство, въ виду исключительности положенія Сѣвернаго края Имперіи, обязалось выдавать Товариществу порейсовую плату, въ размѣрѣ не свыше 50.000 руб. въ годъ, и кромѣ того оставило за собой 100 паевъ Т-ва на номинальную сумму 50.000 руб.

По истеченіи первыхъ 10 лѣтъ содержаніе срочныхъ пароходныхъ сообщеній въ Сѣверномъ Ледовитомъ океанѣ и Бѣломъ морѣ было вновь предоставлено Т-ву, срокомъ на 10 лѣтъ, причемъ ему было вмѣнено въ обязанность имѣть четвертый запасный пароходъ и сумма порейсовой платы была увеличена до 55.000 руб. въ годъ. Съ этихъ поръ Товарищество начало совершать два рейса въ навигацію изъ Архангельска на Новую землю.

Наконецъ въ 1896 г. заключенъ съ Правительствомъ новый, нынѣ дѣйствующій договоръ, срокомъ на 20 лѣтъ; въ то же время основной капиталъ, посредствомъ увеличенія числа паевъ и повышенія ихъ стоимости, былъ доведенъ до 1.321.800 р., изъ коихъ 900.000 руб. было внесено казною; вмѣстѣ съ тѣмъ Правительство приняло на себя уплату въ теченіе указанныхъ 20 лѣтъ поминальной платы за содержаніе срочныхъ пароходныхъ сообщеній въ Ледовитомъ океанѣ и Бѣломъ морѣ, въ суммѣ 270.760 руб. въ годъ. Съ тѣхъ поръ, и по настоящее время, Товарищество продолжаетъ неустанно развивать свою дѣятельность. Въ 1896 г. оно устроило третью еженедѣльную срочную линію въ Бѣломъ морѣ—Кемскую, благодаря чему ускорено и улучшено сообщеніе сѣвернаго берега Бѣлаго моря, какъ съ Архангельскомъ, такъ и съ Онегой и Кемью, а также организовало срочное пароходное сообщеніе на р. Печору и установило срочные рейсы изъ Архангельска на Мезень.

Срочные рейсы на Печору совершаются въ теченіе кратковременнаго навигаціоннаго періода (съ 1-го іюля по сентябрь) шесть разъ, причемъ пароходы Т-ва посѣщаютъ также остр. Колгуевъ и Югорскій Шаръ, проливъ, отдѣляющій остр. Вайгачъ отъ материка.

Независимо сего, въ видахъ содѣйствія развитію рыбныхъ и звѣриныхъ промысловъ на Мурманѣ, Т-во совершаетъ съ 1904 г. съ октября по февраль пять рейсовъ по Ледовитому океану вдоль Мурмана, посѣщая всѣ становища отъ г. Вардэ (въ Норвегіи) до Іоканги.

Помимо срочныхъ рейсовъ, Т-во отправляетъ ежегодно весною несрочнымъ рейсомъ пароходы въ порты поморья, который забираетъ промышленниковъ и развозитъ ихъ по Мурманскимъ становищамъ.

За симъ, по разнымъ направленіямъ, какъ въ Бѣломъ морѣ, такъ и по побережью Ледовитаго океана, вплоть до Карскихъ воротъ, Т-во снаряжаетъ несрочные рейсы, прокладывая новые пути для торговли. Кромѣ того, въ видахъ облегченія условій сбыта продуктовъ рыбныхъ промысловъ Архангельской губ., ежегодно совершаются грузовыми пароходами правильные рейсы осенью и весною между Архангельскомъ и Петербургомъ. Одинъ изъ этихъ пароходовъ („Кильдинъ"), допускающій по своимъ размѣрамъ возможность безубыточной эксплоатаціи въ заграничномъ плаваніи, въ теченіе навигаціи занятъ перевозкою лѣса съ лѣсопильныхъ заводовъ въ Архангельскѣ Мезени и на Печерѣ въ Англію и Голландію.

Въ настоящее время Товарищество владѣетъ 15-ю пароходами около 5.762 регистровыхъ тоннъ.

Финансовые результаты дѣятельности предпріятія слѣдующіе: (въ тыс. руб.).

	Приходъ.	Субсидія.	Расходъ.	Чист. приб.	Дивидендъ.
1875 г.	10,8	5,0	33,5	— *)	
1881 „	54,6	57,5	88,1	23,9	—
1891 „	111,3	55,0	116,7	49,6	6%.
1901 „	411,4	270,7	491,1	191,0	6%.
1910 „	437,4	289,7	526,1	201,6	6%.

Значительное расширеніе операцій Товарищества вызвало необходимость цѣлаго ряда береговыхъ сооруженій, къ числу которыхъ относятся слѣдующія: а) въ г. Архангельскѣ выстроено каменное зданіе

*) Убытокъ 17,6 тыс. руб.

ремонтныхъ мастерскихъ, б) близъ Никольскаго устья Сѣв. Двины по р. Лаѣ устроенъ сухой докъ крупныхъ размѣровъ; в) въ Екатерининской гавани на Мурманѣ устроена въ сплошной скалѣ каменная площадка съ пристанью и два жилыхъ дома для зимовки команды пароходовъ.

Идя на встрѣчу неоднократно выраженной потребности промышленниковъ, Т-во завело моторное судно „Авансъ", которое, въ теченіе всей навигаціи, спеціально занято ловлей наживки и развозкой ея по становищамъ Мурмана для продажи промышленникамъ.

Добровольный флотъ.

Русско-Турецкая война 1877—78 г.г., какъ извѣстно, закончилась вмѣшательствомъ Англіи, которая сильной броненосной эскадрой заняла Мраморное море и готова была форсировать Босфоръ и проникнуть въ беззащитное тогда Черное море. Наше безсиліе противупоставить англійской эскадрѣ какія-либо средства обороны и нападенія вызвало взрывъ народнаго патріотизма, выразившійся въ стремленіи создать на народныя пожертвованія *патріотическій народный флотъ*, суда котораго въ мирное время служили бы цѣлямъ торговымъ, а въ военное—предоставлялись бы Правительству для крейсерской службы.

Для сбора пожертвованій былъ учрежденъ въ Москвѣ Главный Комитетъ, въ которомъ Е. И. В. Государь Наслѣдникъ Цесаревичъ Александръ Александровичъ принялъ почетное предсѣдательствованіе.

11 апрѣля 1878 г. Государь Императоръ Высочайше повелѣть соизволилъ разрѣшить учрежденіе въ С.-Петербургѣ, подъ предсѣдательствомъ Е. И. В. Государя Наслѣдника Цесаревича, *Комитета по устройству Добровольнаго флота*, которому затѣмъ и принадлежитъ дальнѣйшая роль въ организаціи этого флота.

На собранныя пожертвованія пріобрѣтены за границей три парохода, названные: „Россія", „Москва" и „Петербургъ", которые прибыли въ Кронштадтъ и здѣсь, поднявъ военный флагъ, вошли въ составъ военнаго флота.

Тѣмъ временемъ мирный исходъ Берлинскаго конгресса отстранилъ необходимость спѣшныхъ и усиленныхъ военныхъ приготовленій и 1-го августа 1878 г. состоялось Высочайшее повелѣніе объ исключеніи изъ списковъ судовъ военнаго флота крейсеровъ „Россія", „Москва" и „Петербургъ". Суда эти вновь поступили въ завѣдываніе Комитета Добровольнаго флота, который на первое время предназначилъ ихъ для обратной перевозки войскъ съ театра военныхъ дѣйствій. Когда же эта операція была закончена, возникъ вопросъ о томъ, кому должно быть поручено завѣдываніе, какъ судами Добровольнаго флота, такъ и ихъ дѣятельностью, такъ какъ Комитетъ и по своей организаціи и по временному своему характеру вовсе не предназначался къ такой дѣятельности.

По долговременномъ обсужденіи этого вопроса Комитетъ остановился на проектѣ образованія частнаго *„Общества Добровольнаго Флота"*. Согласно этого проекта Общество въ мирное время должно завѣдывать судами, заботиться о постепенномъ увеличеніи числа ихъ, изыскивать занятія и перевозочныя для судовъ операціи и вообще способствовать упроченію и развитію всего дѣла Добровольнаго флота; въ случаѣ войны Общество обязано по первому требованію Правительства предоставить въ его распоряженіе свои суда, коими Правительство пользуется по своему усмотрѣнію. Общество состоитъ изъ членовъ учредителей т. е. лицъ, которые представятъ за своею подписью уставъ на утвержденіе Правительства и дѣйствительныхъ членовъ, поступающихъ въ составъ Общества по избранію общаго собранія.

9-го мая 1879 года на основаніи этого проекта послѣдовало Высочайшее утвержденіе устава Общества Добровольнаго флота и вскорѣ послѣ этого состоялась передача новому Обществу отъ Комитета по устройству Добровольнаго флота всѣхъ дѣлъ. За время существованія Комитета поступило всего пожертвованій 3.835.558 рублей. На эти деньги пріобрѣтены 4 крейсера („Россія", „Москва", „Петербургъ", „Н.-Новгородъ") и данъ задатокъ за 5-й. Наличными деньгами передано свыше 600 т. р.

Первою заботою вновь возникшаго Общества явилось обсужденіе программы дальнѣйшей эксплоатаціи пароходовъ. Въ то время, какъ и теперь, Россія вывозила за границу массу хлѣба, но хлѣбная перевозка являлась для Добровольнаго флота невыгодною въ виду того, что его крейсеры въ общемъ поднимали мало груза и не могли конкурировать съ океанскими транспортами. Изыскивая всевозможныя средства для эксплоатаціи своихъ судовъ, Общество остановилось на установленіи правильныхъ товаро-пассажирскихъ рейсовъ между Одессою и портами Дальняго Востока, для того чтобы во первыхъ доставить нашей восточной окраинѣ возможность пользоваться дешевымъ морскимъ подвозомъ изъ Европейской Россіи, во вторыхъ облегчить произведеніямъ Европейской Россіи доступъ на рынки Китая и, наконецъ, доставить русскимъ торговцамъ возможность получать чай и нѣкоторыя другія произведенія Востока изъ первыхъ рукъ, безъ посредства иностранцевъ. Успѣвшая уже установится къ тому времени хорошая репутація пароходовъ Добровольнаго флота помогла Главному Правленію въ исполненіи его задачи, которую удалось разрѣшить съ полнымъ успѣхомъ.

7-го іюня 1879 года Общество отправило свой первый пароходъ („Н.-Новгородъ") на Дальній Востокъ, при чемъ на немъ было отправлено до 600 человѣкъ ссыльныхъ и до 50 тыс. пуд. разнаго правительственнаго груза.

Вторымъ пароходомъ изъ Одессы на Дальній Востокъ вышелъ „Москва“, взявшій до 60 тысячъ пудовъ товаровъ московскихъ фирмъ. Отходъ парохода состоялся 26 февраля 1880 года. На обратномъ пути пароходъ получилъ чай разныхъ московскихъ фирмъ, который, такимъ образомъ, впервые пошелъ черезъ Одессу.

Въ виду замѣтнаго развитія товарнаго и пассажирскаго движенія на линіи Одесса—Владивостокъ Обществомъ Добровольнаго флота въ 1883—85 г.г. были пріобрѣтены еще три парохода, что дало возможность Добровольному флоту объявить въ 1886 г. уже о восьми рейсахъ изъ Одессы во Владивостокъ, такъ какъ пароходамъ Общества помимо предстоявшей имъ перевозки свыше 5 тыс. новобранцевъ, переселенцевъ и ссыльныхъ, было предложено до 400 тыс. пудовъ вывозныхъ грузовъ.

24 февраля 1886 г. удостоилось Высочайшаго утвержденія „Временное положеніе о Добровольномъ флотѣ“. Одновременно съ введеніемъ въ дѣйствіе этого положенія послѣдовало фактическое упраздненіе Общества Добровольнаго флота и передача этого флота Правительству. Причины этого преобразованія заключались, главнымъ образомъ, въ коммерческой невыгодности работы судовъ Добровольнаго флота. Построенные и купленные имъ пароходы, преслѣдовавшіе помимо коммерческихъ еще и иныя цѣли, ради которыхъ собственно и возникъ Добровольный флотъ, поднимали мало груза и въ коммерческомъ отношеніи являлись убыточными.

Въ результатѣ Общество Д. Ф. за все время своей дѣятельности (1879—86 г.г.) получило небольшое превышеніе доходовъ надъ расходами но зато не могло ничего отчислить ни на погашеніе имущества, ни на расширеніе предпріятія. Становилось ясно, что поправить дѣло безъ затратъ со стороны Правительства было невозможно.

На основаніи вышеупомянутаго „Временнаго *) положенія о Добровольномъ флотѣ“ управленіе дѣлами флота ввѣрено коллегіальному учрежденію, подъ наименованіемъ *Комитета Добровольнаго флота*, который находится подъ высшимъ наблюденіемъ Управляющаго Морскимъ Министерствомъ; ближайшее же завѣдываніе дѣлами флота ввѣряется инспектору.

Съ изданіемъ этого положенія Добровольный флотъ сталъ дѣйствовать, какъ правительственно-промышленное и транспортное предпріятіе. Въ случаѣ открытія военныхъ дѣйствій, положеніе о Добровольномъ флотѣ временно пріостанавливается, при чемъ суда этого флота поступаютъ въ полное распоряженіе Морского Министерства.

Въ іюнѣ 1886 г. вновь организованный Комитетъ Добровольнаго флота, принялъ отъ бывшаго Общества имущество (7 пароходовъ, а также склады и пристани) дѣла и денежные документы. Комитетъ на первыхъ же порахъ своей дѣятельности озаботился принятіемъ мѣръ для увеличенія доходности Добровольнаго флота. Для увеличенія количества чайныхъ грузовъ, которые въ то время были почти единственными грузами, слѣдовавшими съ Дальняго Востока, Комитетъ вошелъ въ непосредственные переговоры съ московскими чайными фирмами и результаты этихъ переговоровъ не замедлили обнаружиться: въ то время, какъ въ 1886 г. Добровольный флотъ имѣлъ чайныхъ грузовъ лишь 4 тыс. тоннъ, въ 87 г. таковыхъ перевезено 9 тыс. тоннъ, а въ 88 г.—13 тыс. тоннъ и затѣмъ изъ года въ годъ количество чайныхъ грузовъ постепенно и безостановочно росло. Настойчивое проведеніе ряда мѣръ, направленныхъ къ привлеченію для своихъ пароходовъ другихъ привозныхъ товаровъ путемъ сношенія съ торговцами, облегченія грузовыхъ и транзитныхъ операцій и т. п., также привело къ желательнымъ результатамъ, хотя и не столь быстро и не въ такихъ размѣрахъ, какъ это выразилось для чайныхъ грузовъ.

Стремясь возможно шире развить свои операціи, Комитетъ Добровольнаго флота дѣлалъ также попытки дать работу своимъ пароходамъ и внѣ ихъ обычнаго пути—Одесса—Владивостокъ. Но попытки эти въ виду конкуренціи иностранныхъ предпріятій оканчивались большею частью неудачами. Такъ въ 1890 г. установлены осенніе рейсы между Одессой и Петербургомъ, а затѣмъ прямой рейсъ изъ Петербурга до Владивостока. Рейсы Петербургъ—Владивостокъ въ періодъ развитія желѣзнодорожной дѣятельности въ Манчжуріи доставляли нѣкоторую прибыль, но въ общемъ они не являлись выгодными и въ 1898 г. были прекращены.

Рейсы же Одесса—Владивостокъ, подъ вліяніемъ улучшившихся условій мірового рынка съ одной стороны, и принятыхъ Комитетомъ мѣръ къ привлеченію на свои пароходы грузовъ съ другой,— становились все болѣе и болѣе выгодными для Добровольнаго флота. Въ зависимости отъ этого улучшились и финансовые результаты дѣятельности Добровольнаго флота. Такъ въ 1888 году получено прибыли 436 тыс. руб. въ 1889 г. 664 тыс. руб. въ 1890 г.—536 тыс. руб.

Въ 1889 г. впервые явилась возможность отчислить 232 т. р. на погашеніе имущества. Затѣмъ это погашеніе производилось ежегодно.

Въ виду хорошихъ финансовыхъ результатовъ, Комитетъ рѣшилъ приступить къ увеличенію своего флота, такъ какъ наличное количество судовъ, вслѣдствіе сильно развившагося движенія грузовъ, оказывалось недостаточнымъ. Наиболѣе выгодными, въ коммерческомъ отношеніи, для Добровольнаго флота являлись бы пароходы современнаго транспортнаго типа, поднимающіе много груза, но зато не отли-

---

*) Временнымъ оно названо потому, что введено въ видѣ опыта лишь на 6 лѣтъ т. е. до 1892 года.

чающіеся крѣпостью постройки, допускающею ставить на нихъ тяжелую артиллерію, что существенно важно для судовъ Добровольнаго флота.

По разсмотрѣніи представленыхъ различными заводами чертежей, выборъ остановился на извѣстной фирмѣ Готорнъ, Лесли и К-о, съ которой въ августѣ 1888 года былъ заключенъ контрактъ на постройку быстроходнаго парохода „Орелъ", водоизмѣщеніемъ 8175 тоннъ, при грузоподъемности въ 160 тыс. пуд. Въ слѣдующемъ году той же фирмѣ заказанъ пароходъ „Саратовъ".

Пароходы „Орелъ" и „Саратовъ" послужили прототипомъ для постройки послѣдующихъ быстроходныхъ пароходовъ, такъ называемаго, крейсерскаго типа.

Кромѣ того, Комитетъ включилъ въ свою судостроительную программу постройку новыхъ транспортныхъ пароходовъ съ большею грузоподъемностью и слѣдовательно, болѣе прибыльныхъ въ коммерческомъ отношеніи, что давало бы возможность покрывать недоборъ по работѣ судовъ крейсерскаго типа. Первый пароходъ транспортнаго типа „Ярославль" (3-ій) построенъ въ 1893 г. Въ то же время продолжалась постройка быстроходныхъ пароходовъ, такъ какъ, согласно новаго положенія о Добровольномъ флотѣ, возобновленнаго въ 1892 г. на 10 лѣтъ, на него налагалась Правительствомъ обязанность построить въ теченіе этихъ 10 лѣтъ сверхъ грузовыхъ пароходовъ—4 быстроходныхъ крейсера, поэтому постройка грузовыхъ пароходовъ перемежалась съ постройкою крейсеровъ.

За промежутокъ времени 1893—1901 г. построено 7 транспортовъ и 4 крейсера; въ это время Комитетъ получилъ отъ Правительства безпроцентную ссуду на 6 лѣтъ, въ размѣрѣ 2,7 милл. руб.

Вторая половина 90-хъ годовъ была наиболѣе блестящей въ исторіи Добровольнаго флота. Время это совпало съ оживленіемъ нашего Дальняго—Востока, занятіемъ нами Портъ-Артура и постройкой ж. д. на Дальнемъ-Востокѣ. За это время перевезено на Дальній-Востокъ груза въ 1895 г.—3,4 милл. пуд., въ 1897 г.—3,7 милл. пуд., въ 98 г.—5,3 милл. пуд. Всего же за время 1895—1903 г. перевезено 25 милл. пуд. груза, причемъ половина этого количества падаетъ на желѣзнодорожные матеріалы. Чистая прибыль простиралась ежегодно отъ 1,3 милл. до 2,0 милл. руб., что давало возможность производить значительныя отчисленія не только на погашеніе имущества, но и въ запасный капиталъ.

Въ то же время Добровольному флоту неоднократно приходилось поступать въ распоряженіе Правительства для военныхъ цѣлей. Такъ въ 1898 г. при занятіи Портъ-Артура пароходы Добровольнаго флота перевозили войска изъ Владивостока. Въ 1900 г. Добровольный флотъ принималъ дѣятельное участіе въ перевозкѣ войскъ на Печилійскій театръ военныхъ дѣйствій, какъ изъ Портъ-Артура и Владивостока такъ и изъ Одессы.

Проведеніе Сибирской ж. д. нанесло значительный ударъ Добровольному флоту. Пассажирское движеніе изъ Одессы во Владивостокъ почти совершенно прекратилось, количество грузовъ также значительно уменьшилось. Русско-Японская война вовсе прервала мирную дѣятельность Добровольнаго флота. Большая часть пароходовъ оставалась въ вынужденномъ бездѣйствіи. Крейсера же поступили въ распоряженіе Правительства и принимали участіе въ военныхъ дѣйствіяхъ. Лишь въ 1906 году явилась возможность возобновить Дальне-Восточную линію, причемъ количество грузовъ уменьшилось почти на половину.

Этотъ кризисъ въ работѣ Восточной линіи заставилъ Добровольный флотъ искать новыхъ путей для приложенія своей энергіи. Такъ, въ 1906 г. была открыта, безъ помощи Правительства, новая линія Либава—Нью-Іоркъ, для перевозки эмигрантовъ, успѣвшая, впрочемъ, просуществовать только два года и закрытая вслѣдствіе разразившагося, въ скоромъ времени, экономическаго кризиса въ сѣверной Америкѣ, остановившаго движеніе туда эмигрантовъ, а также вслѣдствіе убыточности конкуренціи съ иностранными пароходными Обществами.

Болѣе удачнымъ оказалось другое начинаніе Добро вольнаго флота, относящееся къ тому же періоду времени. Съ 1907 г. открываются и окончательно устанавливаются новыя линіи на Дальнемъ-Востокѣ: экспрессныя (между Владивостокомъ и портами Японіи и Китая Цуругой, Нагасаки и Шанхаемъ); линія Татарскаго пролива (между Владивостокомъ и Николаевскомъ на Амурѣ), а съ 1908 г. и Сѣверныя линіи (между Владивостокомъ и портами Охотскаго и Берингова морей).

Экспрессныя линіи имѣютъ своей задачей—съ одной стороны обслуживать мѣстное пассажирское движеніе, съ другой—дать выходъ для желѣзнодорожнаго сообщенія черезъ Сибирь къ портамъ Японіи и Китая. Линія Татарскаго пролива, между Владивостокомъ и Николаевскомъ на А. служитъ какъ бы продолженіемъ Восточной линіи (Одесса-Владивостокъ). Наибольшее количество грузовъ по линіи Татарскаго пролива слѣдуетъ въ направленіи на Николаевскъ, откуда часть этихъ грузовъ переправляется внутрь страны по рѣчнымъ путямъ въ обходъ болѣе дорогого желѣзнодорожнаго пути. Всего за четыре года (1908—1912 г.) перевезено пассажировъ 22.907 человѣка и грузовъ 1.672 т. пуд. Сѣверныя линіи—по Охотскому и Берингову морямъ преслѣдуютъ, главнымъ образомъ, нужды рыбной промышленности. За четыре года (1908—1912 г.) перевезено 9.232 пассажира и 1.379 т. пуд. груза. Въ связи съ Сѣверными линіями спеціальнаго упоминанія заслуживаютъ рейсы въ Нижне-Колымскъ, удачно выполненные въ 1911 и 12 гг.

Съ того же 1907 г. Добровольный флотъ началъ принимать дѣятельное участіе и въ перевозкѣ русскихъ паломниковъ—мусульманъ, ежегодно отправляющихся на поклоненіе въ Мекку. Число перевезенныхъ паломниковъ въ 1910 г. достигло внушительной цифры свыше 12.000 человѣкъ.

Оживилось также за послѣдніе годы и обще-пассажирское движеніе, что дало основаніе Добровольному

П. Г. Меркъ.
Учредитель Сѣвернаго Пароходнаго Общества.

флоту снова обратить вниманіе на эту временно заброшенную отрасль дѣятельности и возобновить регулярную перевозку пассажировъ между Одессой и Владивостокомъ, уменьшивъ для этого съ половины 1912 г. пассажирскій тарифъ. Значительно увеличилось на этой линіи также и количество грузовъ. Въ настоящее время Добровольный флотъ совершаетъ по этой линіи 18 обязательныхъ рейсовъ. Хотя это количество значительно меньше количества рейсовъ, совершавшихся въ періодъ оживленія нашего Дальняго-Востока (въ 1899 г. совершено 24 рейса), но количество перевозимыхъ грузовъ приближается къ прежнимъ размѣрамъ.

Въ настоящее время Добровольный флотъ представляетъ собою одно изъ солиднѣйшихъ пароходныхъ предпріятій и располагаетъ 32 пароходами, грузоподъемностью 6,3 милл. пуд., изъ которыхъ половину составляютъ суда постройки послѣднихъ четырехъ лѣтъ.

Въ связи съ измѣненіемъ условій транспорта изъ Европейской Россіи на Дальній Востокъ, наступившимъ послѣ проведенія Великаго Сибирскаго Пути, и въ виду выяснившейся послѣ Русско-Японской войны перемѣны взгляда на роль Добровольнаго флота, какъ военно-подсобнаго предпріятія, за послѣднее время подвергся существеннымъ измѣненіямъ порядокъ управленія Добровольнымъ флотомъ. Съ Высочайшаго соизволенія въ февралѣ 1909 г. послѣдовала передача Добровольнаго флота изъ вѣдѣнія Морского Министра въ вѣдѣніе Министра Торговли и Промышленности. Вызванная этимъ необходимость внесенія измѣненій въ дѣйствовавшее до того времени Положеніе о Добровольномъ флотѣ привело къ выработкѣ новаго Положенія, которое, пройдя всѣ законодательныя инстанціи, получило Высочайшую санкцію 5-го іюля 1912 года. Согласно Положенія 1912 года управленіе Добровольнымъ флотомъ возложено на Совѣтъ, Правленіе и директора-распорядителя, при чемъ въ составъ Совѣта введены представители важнѣйшихъ торгово-промышленныхъ организацій, какъ-то: Совѣта съѣздовъ представ. торг. и промышл., Совѣта съѣздовъ представит. биржъ. торг. и сельск. хозяйства, нѣкоторыхъ биржевыхъ комитетовъ и проч.

Предсѣдателемъ Правленія Добров. Флота состоитъ Ген.-Лейт. Отто Львовичъ Радловъ.

Сѣверное Пароходное Общество.

Уставъ Общества Высочайше утвержденъ 25 Февраля 1900 года. Учреждено, согласно § 1-го устава, для устройства и содержанія пароходныхъ сообщеній между русскими и иностранными портами съ цѣлью перевозки пассажировъ и грузовъ.

Учредителями Общества состояли: т. с. Владиміръ Петровичъ Рейтцъ, пот. поч. граждане: Петръ Петровичъ Бергъ и Робертъ Ивановичъ Паллизенъ и С.-Петербургскій 1-ой гильдіи купецъ Павелъ Григорьевичъ Меркъ. Послѣдній, т. е. Павелъ Григорьевичъ Меркъ, по справедливости можетъ считаться иниціаторомъ возникновенія Сѣвернаго Общества; онъ же по образованіи Общества занялъ постъ предсѣдателя Правленія и вмѣстѣ съ тѣмъ директора-распорядителя.

Для начала дѣла заказаны заграницей пароходы: „Бар. Дризенъ", „Германъ Лерхе" „Кн. Горчаковъ" и пріобрѣтенъ пароходъ „Эдуардъ Бари". Къ 1-му сентября 1904 г. Общество располагало 4-мя пароходами, вмѣстимостью 10119 тоннъ.

Послѣ Русско-Японской войны начинается очень быстрый ростъ флота Сѣвернаго Общества. Согласно даннымъ Министерства Торговли и Промышленности флотъ Общества на 1 сент. 1905 г. состоялъ изъ 9 пароходовъ, вмѣстимостью 17.247 р. т., а на 1 Января 1912 г. состоялъ изъ 19 пароходовъ, вмѣстимостью 30624 рег. тоннъ и грузоподъемностью 3.606.000 пудовъ. Наиболѣе значительные пароходы Общества: „Баронъ Дризенъ" 3601 рег. тоннъ, грузоподъемностью 410 тыс. пуд., „Алтай" 2387 рег. тоннъ,

„Петръ Бергъ“ 2172 рег. тоннъ, грузоподъемностью 273 тыс. пуд. и др.

Сѣверное Пароходное Общество — пароходство грузовое и хотя имѣетъ, согласно устава, право перевозить пассажировъ, но таковымъ правомъ не пользуется. Пароходы Общества совершаютъ срочныя отправленія по Черноморско-Балтійской и Дальне-Восточной линіямъ. Согласно расписанія на 1913 г. предположено сдѣлать 11 рейсовъ изъ Черноморскихъ портовъ въ порты Балтійскіе; 15 рейсовъ изъ Балтійскихъ портовъ въ Одессу и остальные порты Чернаго и Азовскаго морей, какъ равно и Дальняго Востока; по Дальне-Восточной линіи—между портами Чернаго моря и Владивостокомъ, а также Николаевскомъ на Амурѣ будетъ совершено не менѣе 24 рейсовъ съ отходомъ изъ Чернаго моря черезъ каждыя 2-3 недѣли; 5 рейсовъ на линіи Ханькоу—Николаевскъ и наконецъ 11 рейсовъ на линіи Калькутта—Владивостокъ.

Быстрымъ развитіемъ своихъ операцій и своимъ прочнымъ положеніемъ Общество въ значительной степени обязано трудамъ и неустанной энергіи своего иниціатора и перваго директора-распорядителя Павла Григорьевича Меркъ, состоявшаго въ этой должности вплоть до своей кончины, послѣдовавшей въ 1907 г. Послѣ него директоромъ-распорядителемъ и вмѣстѣ съ тѣмъ предсѣдателемъ Правленія избранъ Карлъ Эдуардовичъ Регель, состоящій членомъ Правленія съ момента образованія Общества.

Русское Восточно-Азіатское Пароходство.

Уставъ Общества Высочайше утвержденъ 15-го Мая 1899 года. Открытіе дѣйствій послѣдовало 11 Сентября 1899 года. Учреждено для перевозки грузовъ и пассажировъ между русскими и иностранными портами, преимущественно на Дальній Востокъ и обратно.

Учредителями Общества состояли: датскій подданный, торгующій по 1-му разряду, Нильсъ Петръ Борнгольдтъ и пот. поч. гражданинъ Федоръ Николаевичъ Гефдингъ.

Флотъ Общества на 1 Января 1903 г. состоялъ изъ 4-хъ пароходовъ: „Китай“ 2.993 рег. тоннъ, „Корея“ 3.944 рег. тоннъ, „Малайя“ 3.153 рег. т., „Манчжурія“ 3.923 рег. т. Послѣ войны Общество значительно увеличило свой флотъ и перенесло центръ своей дѣятельности въ Атлантическій океанъ, установивъ линію С.-Петербургъ—Нью-Іоркъ (Соедин. Штаты) — Галифаксъ (Канада), первоначально совмѣстно съ Гамбургско-Американской Компаніей, а затѣмъ совершенно самостоятельно; въ 1911 г. установлена линія вдоль Балтійскаго побережья (С.-Петербургъ—Рига—Либава).

На 1-е Января 1912 г. Общество располагало 14-ью пароходами вмѣстимостью 31.274 р. т.: Азія, Алеутъ, Бирма, Куронія, Курскъ, Либава, Литуанія, Монголія, Нева, Россія, Рубонія, С.-Петербургъ, Эстонія, Якутъ.

Людвигъ Эммануиловичъ Нобель.

Въ 1912 г. построенъ еще океанскій пароходъ „Царь“ и 2 каботажныхъ парохода и проданы „Монголія“, (пріобрѣтенная у О-ва Китайской Восточной дороги—единственный пароходъ, уцѣлѣвшій у этого Общества послѣ войны) Алеутъ и Якутъ. Въ 1912 году пароходы О-ва „Россія“ „Курскъ“, „Царь“ и „Бирма“ содержали сообщеніе Либава-Нью-Іоркъ (срочная Русско-Американская линія), „Эстонія“, „Литуанія“ плавали на линіи Копенгагенъ—Дальній - Востокъ, „Рубонія“ — Швеція — Южная Африка, „Куронія“ между Индійскими и Китайскими портами; „Азія“—изъ Владивостока въ Европу, а затѣмъ отправилась изъ Англіи въ Яву; остальные совершали каботажное плаваніе—С.-Петербургъ—Рига—Либава (срочная пассажирско-грузовая Балтійская линія).

Наибольшее значеніе имѣетъ Русско-Американская линія. На нее поставлены лучшіе и наиболѣе быстроходные пароходы О-ва. Линія эта представляетъ собою единственное безпересадочное сообщеніе между Россіей и Америкой. Особенное значеніе она имѣетъ для перевозки эмигрантовъ, которымъ на пароходахъ О-ва предоставлены всевозможныя удоб-

ства, а въ Либавѣ устроены О-вомъ особые дома, спеціально приспособленные для проживанія эмигрантовъ, ожидающихъ отхода пароходовъ.

Товарищество нефтяного производства Бр. Нобель.

Въ исторіи развитія Каспійскаго и Волжскаго судоходства фирма „Бр. Нобель", безспорно, сыграла выдающуюся роль.

Основателю этой фирмы Людвигу Эммануиловичу Нобель принадлежитъ иниціатива введенія перевозки нефтяныхъ продуктовъ наливомъ т. е. непосредственно въ корпуса предназначенныхъ для перевозки ихъ судовъ. До конца 70-хъ годовъ нефть и ея продукты вывозились изъ Баку въ бочкахъ, что непомѣрно удорожало перевозку и дѣлало почти невозможнымъ пользованіе этимъ продуктомъ въ центральной Россіи. Л. Э. Нобель въ 1879 году сдѣлалъ попытку перевозки нефти наливомъ. Попытка эта увѣнчалась полнымъ успѣхомъ. Стоимость перевозки, а стало быть стоимость нефтяныхъ продуктовъ на рынкахъ сбыта значительно уменьшилась. Это способствовало увеличенію добычи нефти въ Баку, что въ свою очередь доставило милліоны пудовъ груза для Каспійскаго и Волжскаго флота. Оживленіе всецѣло судоходства на Волгѣ и Каспіи въ началѣ восьмидесятыхъ годовъ обязано бакинской нефти. Недаромъ „волгари" называютъ Людвига Эммануиловича Нобель создателемъ волжскаго буксирнаго флота. Фирмѣ „Бр. Нобель" принадлежитъ также починъ введенія на Волгѣ теплоходовъ. Еще въ 1903 г. по чертежамъ фирмы построены Коломенскимъ заводомъ два теплохода: „Сарматъ" и „Вандалъ". Болѣе значительная постройка теплоходовъ стала производиться съ 1909 г., къ каковому времени конструкція теплоходовъ и двигающихъ ихъ механизмовъ были значительно усовершенствованы.

Въ настоящее время флотъ Товарищества представляетъ собой очень крупную величину. Первенствующая роль въ составѣ этого флота принадлежитъ теплоходамъ. На Каспіи Т-во имѣетъ 5 теплоходовъ (крупнѣйшій „К. В. Хагелинъ" 2382 рег. тоннъ, грузоподъемностью 275 тыс. пудовъ), кромѣ того одинъ теплоходъ ходитъ въ Персіи въ Энзели; на Волгѣ 5, на системахъ 3 (перевозятъ нефтяные продукты между Рыбинскомъ и Петербургомъ), на Вислѣ 4, въ бассейнѣ р. Оби—1 и въ Севастополѣ 1 теплоходъ. Пароходовъ всего 19 (на Каспіи 7, на Астраханскомъ рейдѣ 5, на Волгѣ 5, на Сибирскихъ рѣкахъ—1, Дону—1.) Количество же баржей (желѣзныхъ и деревянныхъ), станціонеровъ и пр. свыше 200 №№.

Пароходное Общество „Кавказъ и Меркурій".

(По Каспійскому пароходству).

Общество „Кавказъ и Меркурій" образовалось изъ слиянія двухъ обществъ Волжскаго „Меркурій" и Каспійскаго „Кавказъ". О-во „Меркурій" возникло въ 1850 г. и занималось перевозкою грузовъ по р. р. Волгѣ и Камѣ въ баржахъ за буксирными пароходами. Въ 1853 г. въ составъ Правленія Общества вошелъ Николай Александровичъ Новосельскій, который избранъ былъ затѣмъ предсѣдателемъ. Ознакомившись съ дѣлами общества „Меркурій", онъ нашелъ, что Обществу необходимо распространить свою дѣятельность и на Каспійское море и съ этой цѣлью составилъ проектъ измѣненія устава Общества. Измѣненіе это однако осуществленія не получило по причинамъ, свѣдѣній о которыхъ не сохранилось. Тогда Новосельскій рѣшилъ учредить самостоятельное Пароходство по Каспійскому морю и разработавъ проектъ устава Общества подъ фирмою „Кавказъ" подалъ его на утвержденіе подлежащихъ сферъ. Благодаря дѣятельной поддержкѣ Кавказскаго Намѣстника князя Барятинскаго проектъ 15 Апрѣля 1858 г. удостоился Высочайшаго утвержденія. 25 Апрѣля этого же года общее собраніе Акціонернаго Общества „Меркурій" по предложенію Н. А. Новосельскаго постановило ходатайствовать о соединеніи Обществъ „Кавказъ" и „Меркурій" въ одно предпріятіе. Соотвѣтствующее измѣненіе въ уставѣ Высочайше утверждено 21-го Мая 1858 г.; день этотъ и слѣдуетъ считать днемъ возникновенія Общества „Кавказъ и Меркурій". Согласно устава Общество обязалось построить въ теченіи 2-хъ лѣтъ не менѣе 15 пароходовъ, обязалось содержать на Каспійскомъ морѣ почтовыя отправленія, а также перевозить по указаннымъ въ уставѣ цѣнамъ казенные грузы разнаго рода. За это оно получало субсидію по 34 тыс. рублей въ годъ и кромѣ того получало нѣкоторыя льготы и привиллегіи (отводъ земли на Волгѣ и Каспіи, право покупки казенныхъ пароходовъ и проч.).

Операціи на Каспійскомъ морѣ начались осенью 1859 г., когда были готовы для этого шхуны "Волга" и „Кама". Первые годы работы на морѣ были для него убыточны главнымъ образомъ вслѣдствіе невыгодности для Общества его обязательныхъ отношеній къ правительству. Въ виду этого Правленіе ходатайствовало объ измѣненіи этихъ отношеній, а стало быть объ измѣненіи устава Общества. Послѣ обширной переписки съ Министерствами, новой уставъ Общества былъ Высочайше утвержденъ 4-го Февраля 1863 г. 24 Мая 1868 г. воспослѣдовало Высочайшее утвержденіе новаго (по счету третьяго) устава Общества, по которому субсидія ему продолжена на 15 лѣтъ. Съ утвержденіемъ этого устава Общество

могло считать свое положеніе на Каспійскомъ морѣ уже вполнѣ упроченнымъ и заняться дальнѣйшимъ развитіемъ и укрѣпленіемъ рѣчного и морского дѣла. Одною изъ невыгодныхъ сторонъ плаванія въ прежнее время на Каспійскомъ морѣ было полное отсутствіе такихъ мастерскихъ, гдѣ можно было бы производить ремонтъ судовъ. Обществу въ этомъ дѣлѣ большую услугу оказало Морское Министерство, отдавъ въ пользованіе Общества упраздненный Астраханскій военный портъ· Портъ отданъ былъ сначала во временное пользованіе, но въ 1878 году отданъ Обществу на все время его существованія. Кромѣ того самимъ Обществомъ въ г. Баку устроенъ былъ собственный эллингъ, законченный постройкою въ 1870 г.

Возрастающее движеніе грузовъ на Каспіи и усиленіе развитія нефтяной промышленности въ г. Баку, побудили Правленіе усилить и транспортныя средства Общества. Въ 1869 г. оно пріобрѣло отъ Морского Вѣдомства корпуса транспортовъ и передѣлало ихъ сообразно потребностямъ грузового дѣла. Въ 1875 на заводѣ Митчель построенъ пароходъ „Цесаревичъ Александръ“, а въ 1879 г. на заводѣ Коприль построена паровая шхуна „Александръ Жандръ“ Увеличеніе флота Общества зависѣло во многомъ отъ тѣхъ обязательныхъ отношеній къ Правительству, въ которыя оно стало съ перваго же момента своего существованія. Изъ работъ, исполненныхъ Обществомъ для Правительства, необходимо отмѣтить слѣдующія: въ 1869 г. О-во перевозило на восточный берегъ Касція войска экспедиціи полковника Столѣтова, когда же было устроено укрѣпленіе Красноводскъ, то по требованію Правительства установлены срочные рейсы между Баку и Красноводскомъ. Въ 1872-73 г. Общество перевозило въ Красноводскъ войска для отряда, направленнаго подъ начальствомъ фонъ-Кауфмана въ Хиву для приведенія ея къ покорности. Въ компанію 1877-78 г., ему пришлось перевезти на Кавказъ около 100 тыс. человѣкъ войска, массу лошадей, орудій и орудійныхъ принадлежностей. Въ 1880-81 г. Общество перевозило на восточный берегъ войска экспедиціи М. Д. Скобелева.

Въ 1884 г. утвержденъ новый уставъ Общества, по которому обязательныя отношенія О-ва установлены на новыя 15 лѣтъ. Уже въ 1885 г., согласно своихъ обязательствъ Обществу пришлось выполнить огромную работу. Еще осенью 1884 г. послѣдовало Высочайшее повелѣніе о продолженіи Закаспійской ж. д. до Асхабада, а весною 1885 г. о дальнѣйшемъ продолженіи ея до Аму-Дарьи. Въ виду этого Военное Министерство заготовило свыше 3 милл. пуд. рельсъ около 1 милл. шпалъ и массу другихъ принадлежностей для постройки. Для успѣшности такой колоссальной перевозки, Общество принуждено было значительно увеличить свои перевозочныя средства, но за то выполнило всѣ перевозки въ срокъ.

Та же Закаспійская ж. д. въ скоромъ времени дала значительное количество грузовъ для Общества.

Успѣхъ въ поступленіи грузовъ побудилъ Правленіе открыть въ 1887 году собственныя агенства въ Бухарѣ, Кокандѣ, Самаркандѣ, а затѣмъ въ Асхабадѣ—транзитномъ пунктѣ, черезъ который провозятся грузы идущіе изъ Хоросанской провинціи Персіи. Скоро средне-азіатскія операціи заняли чрезвычайно важное мѣсто въ грузовой работѣ Общества, и туземный хлопокъ сдѣлался такимъ грузомъ, обиліе или недостатокъ котораго весьма существенно отражались на результатахъ того или другого отчетнаго года.

Проведеніе Закавказской и Закаспійской ж. д. сдѣлало Каспійское море узломъ двухъ путей—между европейскимъ рынкомъ съ одной стороны и средне-азіатскимъ и персидскимъ съ другой и значительно оживило судоходство на Каспійскомъ морѣ. Въ виду этого О-во „Кавказъ и Меркурій“ въ 1889 г. приступило къ расширенію своего флота по плану, намѣченному сообразно текущимъ потребностямъ грузового и пассажирскаго движенія. Въ навигацію 1890 г. вступили въ линію два новыхъ парохода: „Великій Князь Алексѣй“ и „Адмиралъ Корниловъ“ и капитально передѣлано нѣсколько прежнихъ пароходовъ. Открытіе въ 1893 г. Петровской вѣтви Владикавказской ж. д. выдвинуло значеніе Петровска, ставшаго однимъ изъ главныхъ транзитныхъ пунктовъ для средне-азіатскихъ грузовъ по закрытіи навигаціи въ Астрахани. Благодаря новому петровскому направленію, значительно сокращавшему срокъ доставки грузовъ въ сравненіи съ прежнимъ зимнимъ направленіемъ черезъ Баку—Батумъ и Черное море, движеніе грузовъ на Каспійскомъ морѣ зимою усилилось въ ущербъ лѣтнему направленію на Астрахань. Обновляя и дополняя свой Каспійскій флотъ (въ это время построены пароходы „Императоръ Николай II“ „Императрица Александра“), Правленіе въ то же время вело съ Правительствомъ переговоры о возобновленіи обязательныхъ отношеній на новый срокъ, каковыя въ 1898 г. были установлены и введены въ проектъ новаго устава срокомъ на 15 лѣтъ до 1 Янв 1914 г.

Въ 1901 году Правленіе рѣшило, съ цѣлью завязать широкія сношенія съ внутренними торговыми рынками Персіи, открывать тамъ собственныя агенства, въ особенности въ мѣстахъ, гдѣ будутъ открыты отдѣленія Учетнаго и Ссуднаго Банка Персіи. Затѣмъ, для возможнаго удешевленія организаціи дѣла, Правленіемъ былъ заключенъ особый договоръ съ Правленіями: Восточнаго Общества Товарныхъ Складовъ и Россійскаго Транспортнаго и Страхового Общества о совмѣстномъ, за общій счетъ и рискъ, открытіи и содержаніи агенствъ въ Персіи. Дѣло по перевозкѣ грузовъ въ Персію и изъ Персіи согласившіяся предпріятія выдѣлили изъ остальныхъ опе-

рацій и для управленія этимъ дѣломъ учредили особое „Бюро Персидскихъ Транспортовъ“, составленное изъ представителей Обществъ съ особымъ Предсѣдателемъ, избираемымъ Правленіями согласившихся Обществъ.

Восточное общество товарныхъ складовъ, страхованія и транспортированія товаровъ съ выдачею ссудъ.

Уставъ утвержденъ 19 мая 1893 года; открытіе дѣйствій послѣдовало 22 іюня 1893 года. Основной капиталъ Общества 7.687.500 р. Стоимость имущества на 1 Янв. 1913 г. 21.254.551 р.

Общество производитъ слѣдующія операціи: Перевозка грузовъ по р. Волгѣ на пассажирскихъ и товарныхъ пароходахъ и на срочныхъ баржахъ, и по Каспійскому морю на паровыхъ товаро-пассажирскихъ и товарныхъ шхунахъ; транспортированіе грузовъ въ предѣлахъ Россійской Имперіи и заграницу. Страхованіе грузовъ отъ всѣхъ опасностей по морскимъ и рѣчнымъ путямъ, по желѣзнымъ и грунтовымъ дорогамъ. Пріемъ грузовъ на храненіе въ оборудованные собственные склады Общества. Выдача ссудъ подъ товары, принятые на перевозку, транспортированіе и храненіе. Перевозка нефтяныхъ продуктовъ по Каспійскому морю и р. Волгѣ, съ доставкою на всѣ станціи сѣти Россійскихъ жел. дорогъ. Продажа мазута, нефти и керосина. Перевозка пассажировъ и багажа по р. Волгѣ между Нижнимъ и Астраханью, по Каспійскому морю между всѣми портами, не исключая Персидскихъ и по р. Курѣ до Джевада.

Общество имѣетъ: 1) собственныя нефтяныя станціи въ С.-Петербургѣ, Москвѣ, Варшавѣ, Баку и во многихъ большихъ городахъ Поволжья; 2) товарные склады въ С.-Петербургѣ, Москвѣ, Варшавѣ, Лодзи, во всѣхъ большихъ городахъ Поволжья, Средней-Азіи, Западной Сибири, Семирѣчья и Китайскомъ Туркестанѣ; 3) подвижной составъ, состоящій изъ 1.787 ширококолейныхъ и узкоколейныхъ вагоновъ - цистернъ; 4) собственный флотъ на Каспійскомъ морѣ, на р. Курѣ и на Волгѣ.

На 1 января 1913 г. Общество имѣло на Каспійскомъ морѣ 40 паровыхъ судовъ, вмѣстимостью 18.858 рег. тоннъ и грузоподъемностью 1.581 тыс. пудовъ, 7 желѣзныхъ морскихъ и 21 деревянную баржу. Крупнѣйшіе пароходы: Владиміръ, Павелъ, Сергѣй, грузоподъемностью по 80 тыс. пуд. и Вѣра, Варвара, Любовь по 75 тыс. пудовъ. На Волгѣ Общество имѣетъ 30 пароходовъ, 26 наливныхъ и 11 сухогрузныхъ жел. баржей, 64 деревян. баржи и 47 разныхъ желѣзныхъ и деревянныхъ вспомогательныхъ судовъ.

До 1912 года перевозка грузовъ на судахъ производилась лишь по Каспійскому морю и р. Волгѣ; въ 1912 году Общество начало работу по р. Курѣ.

Въ 1913 г. О-во выпустило въ работу на р. Волгу 5 новыхъ товаро-пассажирскихъ теплоходовъ (Байрамъ-Али, Ташкентъ, Маргеланъ, Андижанъ и Наманганъ), грузоподъемностью по 70 тыс. пудовъ каждый, открыло правильные рейсы на Гурьевъ и пріобрѣло, совмѣстно съ Об-вомъ „Кавказъ и Меркурій“, пароходное предпріятіе М. К. Кашиной для работы въ верхнемъ плесѣ Волги, по Камѣ, Окѣ и Москвѣрѣкѣ.

Интересной новинкой явились на Волгѣ теплоходы Об-ва, построенные Коломенскимъ заводомъ въ 1912/13 году. Суда построены также какъ и остальные волжскіе пассажирскіе пароходы, но нижняя палуба и трюмъ изолированы отъ пассажировъ и служатъ исключительно для перевозки грузовъ, а на второй палубѣ устроены пассажирскіе помѣщенія 3-го и 4-го классовъ (1-го и 2-го классовъ нѣтъ), причемъ каждый пассажиръ, въ томъ числѣ и 4-го класса, имѣетъ удобное спальное мѣсто (на другихъ судахъ эти пассажиры помѣщаются на нижней палубѣ рядомъ съ грузомъ), помѣщенія имѣютъ водяное отопленіе и электрическое освѣщеніе.

Склады Общества, въ большинствѣ, построены на собственныхъ участкахъ земли и соединены съ желѣзными дорогами общей сѣти рельсовыми путями, такъ что грузы доставляются на склады въ желѣзнодорожныхъ вагонахъ. Варшавскіе склады Об-ва имѣютъ ширококолейные пути и соединяются съ Имперской сѣтью желѣзныхъ дорогъ и Варшаво-Вѣнской жел. дорогой съ Западно-Европейскими жел. путями. Въ 1912 году, въ цѣляхъ болѣе широкой постановки товароскладочныхъ операцій въ Варшавѣ и необходимости для сего имѣть хорошо оборудованные склады съ рельсовыми путями въ торговомъ центрѣ этого города, Правленіе пріобрѣло дѣло Варшавскаго Общества Товарныхъ Складовъ.

Нефтяныя операціи Общества поставлены также широко:—въ Баку склады Об-ва соединены нефтепроводами съ нефтеперегонными заводами; въ Москвѣ склады соединены нефтепроводами съ фабричнымъ райономъ, куда нефтяное топливо доставляется потребителямъ по трубопроводамъ.

Для ремонта флота Об-во имѣетъ на Дюртъ-Алтынѣ (12 верстъ ниже Астрахани) хорошо оборудованныя механическія мастерскія, вокругъ которыхъ раскинулся собственный поселокъ Об-ва съ жилыми домами для служащихъ, больницами (простой и заразной), аптекой и школой.

Операціи Об-ва съ каждымъ годомъ растутъ, а параллельно съ ними увеличивается и флотъ. Въ 1913 году кромѣ пароходства М. К. Кашиной и 5 теплоходовъ, Об-во пріобрѣло 4 желѣзныхъ наливныхъ баржи грузоподъемностью по 500 тыс. пуд. и 16 разныхъ вспомогательныхъ судовъ и баржей.

Въ 1907-мъ году Восточное Общество на выставкѣ въ г. Бордо было награждено золотою медалью.

Акціонерное Общество „Океанъ".

Уставъ утвержденъ 11 Ноября 1908 г. Открытіе дѣйствій послѣдовало 11 Мая 1909 г.

Учредителями Общества состояли: Иванъ Васильевичъ, Андрей Ивановичъ и Александръ Ивановичъ Меркульевы.

Общество учреждено для продолженія и развитія дѣйствій предпріятія, принадлежавшаго Бр. Александру, Константину и Андрею Ивановичамъ Меркульевымъ; предпріятіе это составляли три океанскихъ парохода: „Метеоръ" (совершавшій рейсы во Владивостокъ), „Свѣтъ" и „Лучъ", плававшіе въ Черномъ морѣ; теплоходъ „Дѣло" *) и пароходъ „Игнатій", плававшіе на Каспійскомъ морѣ и нѣсколько пароходовъ и баржей на р. Волгѣ. Весь этотъ флотъ занимался перевозкою мазута.

Основной капиталъ О-ва при его возникновеніи равнялся 2 милл. руб.; затѣмъ разновременными выпусками акцій былъ увеличенъ и въ настоящее время составляетъ 4 милл. руб. (16 т. акцій по 250 руб.).

Съ момента своего возникновенія и вплоть до настоящаго времени, О-во постепенно расширяетъ свое предпріятіе, прогрессивно увеличивая свой флотъ и вводя новыя отрасли дѣятельности.

Въ 1909 г. построенъ на Волгѣ буксирный теплоходъ „Мысль" въ непродолжительномъ времени построенъ еще такой же теплоходъ „Илья Муромецъ" и нѣсколько желѣзныхъ баржей, грузоподъемностью 420 тыс. пуд. каждая.

Въ 1911 г. Общество занялось торговлей керосиномъ и оборудовало свои собственные склады въ Царицынѣ и въ мѣстахъ расположенныхъ на р. Вяткѣ, а затѣмъ въ 1912 г. пріобрѣло собственный наливной флотъ для перевозки керосина—морскія и рѣчныя суда и пароходы; въ 1913 г. пріобрѣло отъ разныхъ лицъ въ собственное и арендное пользованіе до 80 складовъ. Благодаря этимъ мѣропріятіямъ сбытъ керосина сильно увеличился и доходитъ за послѣднее время до 5 милл. пудовъ въ годъ.

Въ 1912 г. О-во пріобрѣло отъ Бр. Меркульевыхъ соляные промыслы и занялось ихъ разработкой и продажей этого продукта.

Въ настоящее время О-во „Океанъ" имѣетъ 99 складовъ и конторъ по продажѣ соли и керосина, размѣщенныхъ во многихъ мѣстахъ Европейской Россіи, которые сбываютъ ежедневно до 12 милл. пудовъ разныхъ нефтяныхъ продуктовъ и до 18 милліоновъ пудовъ соли; по количеству продажи соли О-во занимаетъ одно изъ первыхъ мѣстъ въ Россіи.

О-во располагаетъ слѣдующими перевозочными средствами:

1) 3 парохода дальняго плаванія: „Метеоръ"—(грузопод. 330 т. пуд.), „Свѣтъ" (110 т. п.) „Лучъ" (102 т. п.).

2) На Каспійскомъ морѣ теплоходъ „Дѣло" (грузопод. 280 т. п.), пар. „Игнатій", „Меркурій" и „Бремеръ—Вулканъ".

Общая грузоподъемность морского флота равна 1.015 т. п. Кромѣ того О-во имѣетъ на Каспійскомъ морѣ 2 шаланды для перевозки соли, общей грузоподъемностью 140 т. п.

3) Рѣчной флотъ: а) теплоходы „Мысль" и „Илья Муромецъ"; б) пароходовъ—10; в) желѣзныхъ баржей для перевозки керосина и мазута—9, емкостью 2.040 т. п.; г) деревян. баржей 48,—общей емкостью $6^1/_2$ милл. пуд.; д) машинокъ для перекачки керосина и нефти—7.

Общая грузопод. всѣхъ судовъ около 10 милл. пуд. Перевозка грузовъ О-вомъ прогрессивно увеличиваясь, достигла въ 1912 г.—46 милл. пуд., но все же О-во своими судами управиться не могло и часть перевозки должно было передать другимъ.

Въ виду сильнаго увеличенія флота послѣдовавшаго въ 1912 г., общая сумма перевозки въ текущемъ году должна еще болѣе увеличиться.

*) Первый теплоходъ, появившійся на Каспійскомъ морѣ—построенъ въ 1907 г.